ОБЗОРЪ

ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПЛАВАНІЙ СУДОВЪ

РУССКАГО ВОЕННАГО ФЛОТА

съ 1850 по 1868 годъ.

ТОМЪ I.

ПАВЛА ВАСИЛЬЕВИЧА ЩАПОВА БИБЛІОТЕКА

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
ВЪ ГЛАВНОМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВѢ.
1871.

Гос. Исторический муз. Б-ка
№ 322487
193 г.

Госуд. публичная
историческая
библиотека
322487

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

ОГЛАВЛЕНІЕ I-го ТОМА.

Стр.

I. Общій обзоръ заграничныхъ плаваній судовъ 1

II. Историческій очеркъ плаваній судовъ за границею.

1850 годъ.

1. Корветъ «Оливуца» 17

1852 годъ.

2. Фрегатъ «Паллада» 21
3. Шкуна «Востокъ» 46
4. Транспортъ «Двина» 61

1853 годъ.

5. Фрегатъ «Аврора» 64
6. Корветъ «Наваринъ» 70
7. Фрегатъ «Діана» 72
8. Транспортъ «Нѣманъ» 81
9. Яхта «Рогнеда» 84

1856 годъ.

	тр.
10. Эскадра Средиземнаго моря (подъ командою к.-ад. Беренса)	86
a) Корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ»	—
b) Фрегатъ «Полканъ»	93
c) Бригъ «Филоктетъ»	100
d) Пароходо-фрегатъ «Олафъ»	102

1857 годъ.

11. Первый отрядъ Черноморскихъ винтовыхъ корветовъ (кап. 1 р. Лихачева).	104
12. Второй отрядъ винтовыхъ корветовъ, отправленныхъ въ Черное море (кап. 1 р. Винка)	110
13. 1-й отрядъ судовъ, отправленныхъ къ берегамъ Амура (кап. 1 р. Кузнецова).	120
a) Плаваніе эскадры до Бреста и корвета «Бояринъ» до мыса Доброй Надежды.	—
b) Плаваніе клипера «Пластунъ» до мыса Доброй Надежды	132
c) Плаваніе корвета «Новикъ» и клиперовъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ» до мыса Доброй Надежды	134
d) Дальнѣйшее плаваніе отряда капитана 1 ранга Кузнецова, отъ мыса Доброй Надежды.	136
e) Плаваніе клипера «Пластунъ», послѣ вторичнаго разлученія съ отрядомъ	143
f) Плаваніе корвета «Воевода».	148
h) Плаваніе клипера «Стрѣлокъ» изъ Симоды въ де-Кастри	152
14. Фрегатъ «Аскольдъ»	154
15. Фрегатъ «Аврора» (возвращеніе)	179
16. Корветъ «Оливуца» (возвращеніе)	185
17. Транспортъ «Двина» (возвращеніе).	189

1858 годъ.

18. Эскадра контръ-адмирала Истомина, въ Средиземномъ морѣ	194
a) Фрегатъ «Громобой»	—
b) Пароходъ «Рюрикъ»	210
c) Корабль Ретвизанъ.	211
d) Корветъ «Баянъ»	215
e) Корветъ «Медвѣдь».	219
19. Корабль «Цесаревичъ»	224
20. Корабль «Синопъ»	226
21. Отрядъ флигель-адъютанта капитана 1 ранга Попова, отправленный къ берегамъ Амура («Рында« «Гридень» и «Опричникъ»), ...	231

1859 годъ.

22. Эскадра контръ-адмирала Нордмана, въ Средиземномъ морѣ 238
a) Корабль «Гангудъ» . . . . . —
b) Фрегатъ «Илья Муромецъ» 247
c) Корветъ «Волъ» 253
23. Корветъ «Посадникъ» 257
24. Клиперъ «Разбойникъ» 264
25. Клиперъ «Наѣздникъ» 274
26. Фрегатъ «Свѣтлана» 280
27. Пароходо-фрегатъ «Олафъ» 287
28. Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» 290

1860 годъ.

29. Эскадра флигель-адъютанта Шестакова, Средиземнаго моря 291
a) Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
b) Фрегатъ «Громобой» 299
c) Фрегатъ «Олегъ» 306
30. Эскадра контръ-адмирала Попова. Возвращеніе (корв. «Рында», «Новикъ» и клип. «Пластунъ»). 313
Плаваніе корвета «Новикъ» отъ острова Св. Екатерины до Плимута . 318
Дальнѣйшее плаваніе отряда въ Кронштадтъ 320
31. Клиперъ «Гайдамакъ» 322
32. Лодка «Моржъ» 327
33. Корветъ «Калевала» 334
34. Клиперъ «Абрекъ» 341

1861 годъ.

35. Корветъ «Новикъ» 345
36. Корветъ «Рында» 349
37. Корветъ «Богатырь» 353
38. Фрегатъ «Ослябя» 356
39. Корветъ «Соколъ» 361
40. Возвращеніе въ Кронштадтъ изъ Тихаго океана корветовъ «Бояринъ» и «Воевода» и клипера «Джигитъ» 363

1862 годъ.

41. Транспортъ «Гилякъ» 370
42. Шкуна «Сахалинъ» 373
Суда возвратившіяся изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Кронштадтъ . . . 376

Стр.

43. Фрегатъ «Свѣтлана» . . . . . —
44. Корветъ «Гридень» 381
45. Клиперъ «Стрѣлокъ» 383
46. Клиперъ «Опричникъ» 386
47. Фрегатъ «Дмитрій Донской» 388
48. Клиперъ «Жемчугъ» 390
49. Клиперъ «Алмазъ» 392

1863 годъ.

Эскадра контръ-адмирала Лесовскаго 393
50. Фрегатъ «Александръ Невскій» 398
51. Фрегатъ «Пересвѣтъ» 402
52. Корветъ «Варягъ» 405
53. Корветъ «Витязь» 411
54. Клиперъ «Алмазъ» 415
55. Фрегатъ «Олегъ» 420

1864 годъ.

56. Перевезеніе тѣла Наслѣдника Цесаревича изъ Ниццы въ Кронштадтъ . 424
57. Корветъ «Витязь» 428
58. Транспортъ «Гилякъ» 431
59. Фрегатъ «Дмитрій Донской» 434
Суда возвратившіяся изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Кронштадтъ . . . —
60. Корветъ «Рында» 438
61. Клиперъ «Гайдамакъ» 441

1865 годъ.

62. Корветъ «Аскольдъ» 444
63. Клиперъ «Изумрудъ» 462
64. Шкуна «Алеутъ» 466
65. Винтовая лодка «Соболь» 471
66. Фрегатъ «Пересвѣтъ» 475
67. Фрегатъ «Дмитрій Донской» 479
Суда, возвратившіяся изъ кругосвѣтнаго плаванія. (Корветъ «Калевала», клиперъ «Абрекъ» и корветъ «Богатырь») . . . . . —
68. Корветъ «Калевала» и клиперъ «Абрекъ» 482
69. Корветъ «Богатырь» 483

1866 годъ.

70. Фрегатъ «Свѣтлана» 485
71. Фрегатъ «Генералъ Адмиралъ» 487

Стр.
72. Корветъ «Гридень». 493
73. Клиперъ «Всадникъ» 494
74. Винтовая лодка «Горностай» 496
75. 76. Фрегатъ «Ослябя» и корветъ «Витязь» 499

1867 годъ.

77. Эскадра Средиземнаго моря, подъ командою капитана 1 ранга Бутакова. 502
78. Фрегатъ «Александръ Невскій» 529
79. Корветъ «Витязь» 541
80. Фрегатъ «Дмитрій Донской». 543

1868 годъ.

81. Фрегатъ «Дмитрій Донской». 554
82. Клиперъ «Всадникъ» 573
83. Корветъ «Аскольдъ» 598

III. Дѣйствія нашихъ эскадръ и судовъ во время пребыванія въ Тихомъ океанѣ.

1. Плаваніе эскадры въ Тихомъ океанѣ въ лѣто 1859 года, подъ флагомъ генералъ-губернатора Восточной Сибири 600
2. Эскадра капитана 1-го ранга Лихачева 602
3. Эскадра контръ-адмирала Попова 611
4. Эскадра контръ-адмирала Ендогурова. 616
5. Эскадра контръ-адмирала Керна 618
6. Корветъ «Воевода». 624
7. Клиперъ «Джигитъ» 626
8. Корветъ «Новикъ» 630
9. Корветъ «Бояринъ» 631
10. Клиперъ «Пластунъ» 633
11. Клиперъ «Стрѣлокъ» 634
12. Корветъ «Рында» 336
13. Корветъ «Гридень» . . . . . —
14. Клиперъ «Опричникъ». 639
15. Корветъ «Посадникъ» 645
16. Клиперъ «Наѣздникъ». 648
17. Клиперъ «Разбойникъ» 653
18. Фрегатъ «Свѣтлана» 656
19. Корветъ «Калевала» 658
20. Клиперъ «Абрекъ» 664
21. Клиперъ «Гайдамакъ» 671
22. Корветъ «Рында» 680

23. Корветъ «Новикъ» 685
24. Корветъ «Богатырь» 688
25. Корветъ «Варягъ» 692
26. Клиперъ «Изумрудъ» 698
27. Корветъ «Аскольдъ» 699

I.

ОБЩІЙ ОБЗОРЪ.

До половины нынѣшняго столѣтія отправленіе русскихъ военныхъ судовъ въ кругосвѣтное плаваніе считалось рѣдкимъ и важнымъ событіемъ. Но съ 1850 года дальнія плаванія судовъ нашего флота замѣтно участились. Съ одной стороны, развитіе китоваго промысла иностранцами въ моряхъ, прилежащихъ къ Восточной Сибири, и безпорядки, производимые командами китобойныхъ судовъ на принадлежащихъ намъ малонаселенныхъ берегахъ и островахъ Тихаго океана, а съ другой, дипломатическія сношенія съ Японіею потребовали постояннаго присутствія тамъ нашихъ крейсеровъ.

Въ 1850 году былъ отправленъ къ берегамъ Сибири, для крейсерства, корветъ «Оливуца», но онъ, по недостатку судовъ Сибирской флотиліи, сперва былъ употребленъ для нуждъ тамошняго края, а потомъ нѣкоторое время находился въ составѣ эскадры генералъ-адъютанта Путятина въ Японскомъ морѣ.

Между тѣмъ скопленіе иностранныхъ судовъ на принадлежащихъ намъ моряхъ въ короткое время приняло такіе размѣры, что одного нашего крейсера уже было недостаточно, тѣмъ болѣе, что Главное Правленіе Россійско-Американской Компаніи обратилось къ главному мѣстному начальству съ просьбою, чтобы крейсеръ нашъ посѣщалъ и ея колоніи, гдѣ китобои также

произвели нѣсколько безпорядковъ, и потому въ 1853 году для этой цѣли были отправлены изъ Кронштадта въ Камчатку фрегатъ «Аврора», корветъ «Наваринъ» и яхта «Рогнеда», владѣтель которой, капитанъ-лейтенантъ князь Лобановъ-Ростовскій, добровольно вызвался содѣйствовать нашимъ военнымъ крейсерамъ. Кромѣ того, въ томъ же году былъ посланъ въ Камчатку, съ разными грузами, транспортъ «Нѣманъ». Но изъ числа этихъ судовъ одинъ только фрегатъ «Аврора» прибылъ къ мѣсту назначенія. Корветъ «Наваринъ», по случаю значительныхъ поврежденій, не могъ продолжать плаванія и былъ проданъ въ Голландіи. Яхта «Рогнеда» достигла благополучно до Ріо-Жанейро, но, по случаю разрыва дипломатическихъ сношеній съ Англіею и Франціею, не могла слѣдовать далѣе и была продана въ Ріо-Жанейро въ частныя руки. Транспортъ «Нѣманъ», на пути своего слѣдованія въ Тихій океанъ, потерпѣлъ крушеніе на скалахъ шведскихъ шхеръ, близъ маяка Винге.

Кромѣ судовъ, посланныхъ въ Тихій океанъ собственно для крейсерства, были отправлены туда въ 1852 году фрегатъ «Паллада», шкуна «Востокъ» и транспортъ «Двина». Первыя два судна имѣли назначеніе состоять въ распоряженіи генералъ-адъютанта Путятина, которому было поручено заключеніе торговаго трактата съ Японіею, а послѣднее было послано въ Камчатку съ разными грузами, съ тѣмъ, чтобы, по сдачѣ грузовъ, транспортъ остался въ тамошней флотиліи. Суда эти достигли цѣли своего назначенія; но изъ нихъ фрегатъ «Паллада» оказался неблагонадежнымъ къ дальнѣйшему плаванію и въ 1854 году, развооруженный и безъ артиллеріи, былъ оставленъ графомъ Путятинымъ, на зимовкѣ въ Императорской гавани, гдѣ, по распоряженію мѣстнаго начальства, затопленъ, чтобы не достался въ руки непріятельской эскадры.

Неблагонадежность фрегата «Паллада» была обнаружена еще въ началѣ его плаванія и потому генералъ-адъютантъ Путятинъ съ пути въ Японію просилъ выслать къ нему другой, болѣе благонадежный фрегатъ. На этомъ основаніи, въ сентябрѣ 1853 года, былъ отправленъ изъ Кронштадта въ Тихій океанъ фрегатъ «Діана», который въ 1854 году прибылъ благополучно въ Татарскій проливъ, а оттуда, съ генералъ-адъютантомъ Путятинымъ,

ушелъ въ Японію, гдѣ, въ декабрѣ 1855 года, погибъ вслѣдствіе поврежденій, причиненныхъ землетрясеніемъ.

Война съ Франціею и Англіею остановила на время посылку за границу судовъ, но по заключеніи мира, дальнія плаванія нашихъ судовъ возобновились, и въ бо́льшихъ размѣрахъ, нежели до войны.

Его Императорское Высочество Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, во всеподданнѣйшемъ отчетѣ Своемъ по управленію Морскимъ Вѣдомствомъ за 1855 годъ, докладывалъ Государю Императору: «что вслѣдствіе переворота, произведеннаго во флотахъ всѣхъ націй, введеніемъ винтоваго двигателя, всѣ прежнія *парусныя* суда наши должны быть замѣнены судами *паровыми*, и что Морскому Управленію предстоитъ уже не поддерживать и дополнять новыми судами прежній флотъ, но создать новый, винтовый флотъ и приготовить для него способныхъ офицеровъ и матросовъ».

Только по заключеніи мира, въ 1856 году, морское начальство могло приступить къ правильному, спокойному и систематическому плану дѣйствій для достиженія этой цѣли.

При дѣятельной постройкѣ винтовыхъ судовъ, Морское Министерство употребило всѣ усилія, чтобы посылать возможно большее число офицеровъ и нижнихъ чиновъ въ дальнія, продолжительныя плаванія, какъ лучшее средство для образованія опытныхъ моряковъ.

Въ 1856 и 1857 годахъ въ послѣдній разъ плавали наши парусныя суда и начались экспедиціи судовъ винтовыхъ.

Въ 1856 году была отправлена изъ Кронштадта въ Средиземное море эскадра, подъ флагомъ контръ-адмирала Беренса, состоявшая изъ винтоваго корабля «Выборгъ», фрегата «Полканъ» и парусныхъ: фрегата «Касторъ» и брига «Филоктетъ» и пароходо-фрегата «Олафъ». Изъ нихъ фрегатъ «Полканъ» былъ назначенъ въ Грецію, въ распоряженіе нашего посольства, а «Филоктетъ»—въ распоряженіе посольства въ Константинополѣ; остальныя суда эскадры должны были оставаться въ Ниццѣ и Генуѣ на время пребыванія за границею Вдовствующей Императрицы Александры Ѳеодоровны.

Послѣдующій же за тѣмъ 1857 годъ еще болѣе замѣчателенъ въ исторіи нашего флота и долженъ, по справедливости, занять

на страницахъ ея самое почетное мѣсто. Въ этомъ году были отправлены изъ Кронштадта въ дальнее плаваніе три винтовыя эскадры: двѣ въ Черное море и одна къ устьямъ Амура. Кромѣ того, по Высочайшему повелѣнію, 8 іюля 1857 г., былъ посланъ въ Восточный океанъ, въ распоряженіе генералъ-адъютанта графа Путятина, фрегатъ «Аскольдъ», подъ командою флигель-адъютанта Унковскаго.

Первый черноморскій отрядъ, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Лихачева, состоявшій изъ корветовъ: «Удавъ», «Рысь» и «Зубръ», былъ отправленъ въ Черное море въ іюнѣ мѣсяцѣ, а въ сентябрѣ прибылъ въ Николаевъ.

Второй отрядъ, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Винка, состоявшій изъ винтовыхъ корветовъ: «Вепрь», «Волкъ» и «Буйволъ», былъ отправленъ изъ Кронштадта въ началѣ сентября, и прибылъ къ мѣсту назначенія въ 1858 году.

Эскадра, отправленная въ 1857 году къ устьямъ Амура, состояла изъ винтовыхъ корветовъ: «Воевода», «Новикъ» и «Боярин» и винтовыхъ клиперовъ: «Джигитъ», «Пластунъ» и «Стрѣлокъ», подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Кузнецова.

При снаряженіи этой послѣдней эскадры, для доставки въ условленные пункты продовольствія, по неимѣнію достаточнаго помѣщенія на корветахъ и клиперахъ, понадобилось снарядить особый транспортъ съ провизіею для эскадры. Для этой цѣли было нанято у Россійско-Американской Компаніи судно «Николай I». Транспортъ этотъ вышелъ изъ Кронштадта 9 октября.

Изъ числа судовъ, находившихся уже за границею, корабль «Выборгъ», фрегатъ «Касторъ» и пароходо-фрегатъ «Олафъ» возвратились въ Кронштадтъ въ продолженіе лѣта 1857 г. Остальныя же за тѣмъ суда эскадры контръ-адмирала Беренса остались за границею на 1858 годъ при нашихъ посольствахъ: фрегатъ «Полканъ» въ Аѳинахъ, а бригъ «Филоктетъ» въ Константинополѣ.

Независимо отъ того, плаваніе внѣ предѣловъ Россіи совершали въ 1857 году еще слѣдующія суда: фрегатъ «Илья Муромецъ», прибывшій изъ Архангельска въ Кронштадтъ; пароходо-фрегаты: «Олафъ», «Камчатка», «Смѣлый», «Гремящій» и «Грозящій», посылаемые нѣсколько разъ въ Киль, Свинемюнде и

другія прибрежныя мѣста Пруссіи и Даніи. Но этимъ послѣднимъ судамъ не производилось заграничнаго довольствія.

Въ томъ же 1857 году воротились въ Кронштадтъ, отправленныя въ 1850, 1852 и 1853 годахъ въ Восточный океанъ, парусныя суда: фрегатъ «Аврора» корветъ «Оливуца» и транспортъ «Двина».

Въ 1858 году были снаряжены въ Кронштадтѣ въ заграничное плаваніе двѣ эскадры: одна, состоявшая изъ корветовъ «Рында» и «Гридень» и клипера «Опричникъ», подъ начальствомъ флигель-адъютанта Попова, отправилась въ кругосвѣтное плаваніе, къ берегамъ Восточнаго океана, а другая, состоявшая изъ корабля «Ретвизанъ», пароходо-фрегата «Рюрикъ», фрегата «Громобой», корветовъ «Баянъ» и «Медвѣдь», подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Истомина, отправилась въ Средиземное море.

Изъ судовъ этой послѣдней эскадры: корветы «Баянъ» и «Медвѣдъ» имѣли особое назначеніе—состоять въ распоряженіи россійскихъ миссій: первый, въ Аѳинахъ, а второй въ Константинополѣ; корабль «Ретвизанъ» былъ посланъ для практическаго плаванія; фрегатъ «Громобой» и пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» въ непосредственное распоряженіе Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ-Адмирала.

Кромѣ того, по случаю Высочайшаго Государя Императора путешествія въ Архангельскъ, посланъ былъ туда изъ Кронштадта, съ открытіемъ навигаціи, пароходо-фрегатъ «Гремящій», который служилъ для переѣзда Его Величества изъ Архангельска въ Соловецкій монастырь и за тѣмъ возвратился въ Кронштадтъ въ концѣ іюля.

Пароходо-фрегаты «Олафъ», «Гремящій» и «Рюрикъ» въ навигацію 1858 года служили для переѣздовъ особъ Императорскаго Дома за границу, къ берегамъ Пруссіи и Даніи.

Независимо отъ того были еще временныя посылки судовъ за границу. Такъ пароходо-фрегатъ «Камчатка» ходилъ въ Бордо, съ командами для строившихся въ этомъ городѣ судовъ для русскаго флота: фрегата «Свѣтлана» и яхты «Штандартъ».

Къ временнымъ заграничнымъ плаваніямъ въ 1858 г. должно также отнести переходъ изъ Бордо въ Кронштадтъ яхты «Штан-

дартъ» и винтоваго фрегата «Свѣтлана». Яхта пришла въ Кронштадтъ въ послѣднихъ числахъ октября, фрегатъ же «Свѣтлана», задержанный въ пути случившимися поврежденіями въ корпусѣ судна, оставленъ на зимовкѣ въ Копенгагенѣ.

Въ 1856 г. пришли изъ Архангельска въ Кронштадтъ построенные въ этомъ портѣ транспорты «Гапсаль» и «Ока».

Изъ посланныхъ въ 1856 году въ Средиземное море судовъ, парусный бригъ «Филоктетъ» возвратился въ Кронштадтъ въ августѣ 1858 г., а фрегатъ «Полканъ», по обстоятельствамъ, оставленъ за границею до іюля 1859 года.

Изъ отправленныхъ за границу въ 1857 г. судовъ отрядъ винтовыхъ корветовъ, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Винка, прибылъ въ Николаевъ въ исходѣ апрѣля 1858 года.

Фрегатъ «Аскольдъ» поступилъ въ распоряженіе генералъ-адъютанта графа Путятина въ іюнѣ 1858 г. Но, по исправленіи поврежденій, полученныхъ во время плаванія, и въ особенности во время урагана, выдержаннаго въ китайскихъ водахъ, получилъ распоряженіе отправиться въ обратное плаваніе, въ Россію.

Отправленные въ началѣ декабря 1858 г. изъ Севастополя въ Кронштадтъ, построенные въ Николаевѣ для Балтійскаго флота, корабли «Цесаревичъ» и «Синопъ», не имѣя механизмовъ, шли подъ парусами, и первый изъ нихъ прибылъ въ Кронштадтъ 8 іюля, а второй 28 іюня 1859 года.

Въ началѣ декабря 1858 г. собраны были въ Генуѣ слѣдующія суда эскадры Средиземнаго моря: фрегатъ «Полканъ», корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Громобой», пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» и корветъ «Баянъ». Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ принялъ главное начальство надъ этими судами и, по окончаніи своего плаванія, изволилъ приказать кораблю «Ретвизанъ» и фрегатамъ «Громобой» и «Полканъ» слѣдовать въ Балтику, а корвету «Баянъ»—въ Пирей, въ распоряженіе посольства нашего при греческомъ дворѣ.

Корабль «Ретвизанъ» и фрегаты «Полканъ» и «Громобой» прибыли въ Кронштадтъ 19 августа 1859 г.; пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», служившій для переѣзда Короля Прусскаго изъ Чивита-веккіи въ Тріестъ, возвратился въ Кронштадтъ 25 іюня.

Корветъ «Баянъ» 11 іюля былъ отправленъ также въ Кронштадтъ куда и прибылъ 30 августа.

Зимовавшій въ 1858 г. въ Копенгагенѣ фрегатъ «Свѣтлана», весною 1859 г., прибылъ въ Кронштадтъ и назначенъ былъ въ эскадру судовъ, отправленную осенью 1859 г. въ Средиземное море, подъ начальствомъ контръ-адмирала Нордмана. Кромѣ этого фрегата, эскадру составляли: корабль «Гангутъ», назначенный въ Средиземное море для практическаго плаванія, и фрегатъ «Илья Муромецъ», предназначенный въ распоряженіе нашего посольства при греческомъ дворѣ, и корветъ «Волъ», на смѣну корвету «Медвѣдь», для состоянія при миссіи нашей въ Константинополѣ. Впослѣдствіи былъ посланъ еще въ Средиземное море пароходо-фрегатъ «Олафъ», которому назначено было состоять въ распоряженіи Вдовствующей Императрицы Александры Ѳеодоровны, на время пребыванія Ея Величества за границею.

Фрегатъ «Свѣтлана», по изготовленіи къ плаванію, ушелъ изъ Кронштадта съ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, въ половинѣ іюля въ Англію, зайдя на пути въ Копенгагенъ.

Для обратнаго переѣзда Его Высочества въ Россію, посланъ былъ, въ началѣ августа, построенный въ Нью-Іоркѣ, фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», который совершилъ въ 12-ть дней переходъ изъ Америки въ Шербургъ, и въ началѣ іюля пришелъ въ Кронштадтъ. Его Высочество, по прибытіи фрегата, 11 августа, въ Портсмутъ, 27-го того же мѣсяца оставилъ Спитгедскій рейдъ и въ началѣ сентября изволилъ благополучно возвратиться въ Кронштадтъ.

Между тѣмъ, предназначенный въ распоряженіе Вдовствующей Императрицы пароходо-фрегатъ «Олафъ», по случаю нѣкоторыхъ поврежденій, не былъ еще готовъ къ отправленію изъ Кронштандта, поэтому предписано было фрегату «Свѣтлана» отправиться съ возможною скоростью въ Виллафранку и, до прибытія «Олафа», состоять при Ея Величествѣ. Въ началѣ сентября фрегатъ оставилъ Спитгедскій рейдъ, совершивъ въ 4 сутокъ переходъ изъ Портсмута въ Кадиксъ, а затѣмъ прибылъ въ Геную.

Въ концѣ августа 1859 г. были отправлены изъ Балтики въ Тихій океанъ: корветъ «Посадникъ» и клипера «Наѣздникъ» и

«Разбойникъ». Выведенное изъ опыта заключеніе, что отправленіе судовъ въ дальнее плаваніе въ составѣ цѣлыхъ эскадръ, влечетъ за собою медленность въ переходахъ, служило поводомъ для отправленія этихъ судовъ раздѣльно, безъ общаго отряднаго начальника, съ оставленіемъ притомъ на отвѣтственности каждаго изъ судовыхъ командировъ быстроты переходовъ и степени исправности судовъ.

Пароходо-фрегаты: «Камчатка», «Гремящій», «Храбрый» и «Олафъ» употреблялись въ 1859 году для переѣздовъ особъ Императорскаго Дома въ разные порты Балтійскаго моря и за границу.

Находившійся съ ноября 1859 г. въ распоряженіи Вдовствующей Императрицы пароходо-фрегатъ «Олафъ», по отбытіи Ея Величества въ Россію, въ половинѣ іюля 1860 года возвратился въ Кронштадтъ.

Фрегатъ «Свѣтлана», по прибытіи въ Средиземное море «Олафа», поступилъ въ составъ эскадры контръ-адмирала Нордмана. Но, вслѣдствіе политическихъ обстоятельствъ, побудившихъ собрать эскадру въ Печелійскомъ заливѣ, «Свѣтлана», 13 января 1860 года, получила назначеніе слѣдовать въ Тихій океанъ.

Посланный на смѣну корвету «Медвѣдь», въ распоряженіе миссіи нашей въ Константинополѣ, корветъ «Волъ», 14 марта 1860 г., получилъ распоряженіе возвратиться въ Кронштадтъ, куда и прибылъ въ началѣ сентября.

Кромѣ того, въ навигацію 1860 года возвратились изъ Средиземнаго моря въ Балтику фрегатъ «Илья Муромецъ», въ началѣ сентября, и корветъ «Медвѣдь»—въ исходѣ мая.

Въ 1860 году были отправлены въ Средиземное море: фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ»—въ распоряженіе миссіи нашей въ Константинополѣ, фрегатъ «Громобой» и фрегатъ «Олегъ».

Фрегатъ «Аскольдъ», въ половинѣ октября 1859 г., вышелъ изъ Іеддо въ обратное слѣдованіе въ Балтику, и прибылъ въ Кронштадтъ 10 мая 1860 года.

Осенью 1859 года отправлены были въ обратное плаваніе изъ Восточнаго океана въ Балтику корветы: «Рында» и «Новикъ» и клиперъ «Пластунъ» подъ общимъ начальствомъ флигель-адъютанта Попова.

Изъ числа этихъ судовъ клиперъ «Пластунъ», 16-го августа 1860 г., погибъ въ морѣ, вслѣдствіе взрыва, происшедшаго въ крюйтъ-камерѣ, а остальныя суда прибыли благополучно въ Кронштадтъ.

Въ 1860 г. отправлены были изъ Балтики въ Восточный океанъ корветъ «Калевала» и клиперъ «Абрекъ», а изъ Англіи—построенный тамъ клиперъ «Гайдамакъ» и винтовая лодка «Моржъ». Суда эти пошли каждое отдѣльно.

Въ 1861 году эскадра Средиземнаго моря, подъ начальствомъ флигель-адъютанта Шестакова, находилась у береговъ Сиріи, имѣя постоянную станцію сперва въ Бейрутѣ, а потомъ въ Смирнѣ. Эскадра Тихаго океана, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Лихачева, находилась въ Китайскомъ морѣ, имѣя главною станціею Печелійскій заливъ.

Въ половинѣ января 1861 года, изъ числа судовъ этой послѣдней эскадры: корветы «Бояринъ» и «Воевода» и клиперъ «Джигитъ» были отправлены, подъ начальствомъ командира корвета «Бояринъ», капитанъ-лейтенанта Майделя, въ обратный путь въ Кронштадтъ, куда и прибыли благополучно 14-го августа.

Состоявшій въ распоряженіи посольства нашего при Оттоманской Портѣ, черноморской флотиліи корветъ «Соколъ» поступилъ въ составъ эскадры нашей у сирійскихъ береговъ. Въ іюнѣ 1861 г. онъ перечисленъ въ Балтійскій флотъ и 23-го числа вмѣстѣ съ фрегатомъ «Илья Муромецъ» отправился въ Балтику. Суда эти прибыли въ Кронштадтъ въ половинѣ сентября.

Въ концѣ іюля мѣсяца Высочайше разрѣшено эскадру нашу отъ сирійскихъ береговъ отозвать, оставивъ ее въ крейсерствѣ въ Средиземномъ морѣ.

Вмѣсто фрегата «Илья Муромецъ» посланъ былъ изъ Балтійскаго флота винтовой фрегатъ «Ослябя», который ушелъ изъ Кронштадта по назначенію 25 октября.

Осенью 1861 года отправлены изъ Кронштадта, для присоединенія къ эскадрѣ нашей у береговъ Китая, подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Попова, корветы: «Новикъ», «Богатырь» и «Рында».

Вновь выстроенный въ Архангельскѣ фрегатъ «Пересвѣтъ»,

оставивъ Двинской рейдъ 18 іюля, прибылъ въ Кронштадтъ 29 августа.

Въ теченіе лѣта 1862 года изъ числа судовъ, бывшихъ въ составѣ эскадры Средиземнаго моря, фрегаты «Громобой» и «Олегъ» возвратились въ Балтику, и затѣмъ въ водахъ Средиземнаго моря остались только два фрегата: «Генералъ-Адмиралъ» и «Ослябя», почему, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго 17 сентября 1862 года, начальникъ эскадры, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Шестаковъ, былъ отозванъ въ С.-Петербургъ, а начальствованіе надъ обоими судами поручено командиру фрегата «Генералъ-Адмиралъ», капитану 1-го ранга Штофрегену.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1862 г. отправилась къ берегамъ Амура изъ Гамбурга, построенная тамъ для Сибирской флотиліи, шкуна «Сахалинъ», которая въ октябрѣ мѣсяцѣ пришла въ Нагасаки, гдѣ и осталась на зимовку.

Осенью 1861 г., изъ числа судовъ эскадры Китайскаго моря, были отправлены въ Балтику: фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Гридень» и клипера «Стрѣлокъ и «Опричникъ». Первыя три судна возвратились въ Кронштадтъ въ теченіе лѣта 1862 г., а клиперъ «Опричникъ», по выходѣ 28 ноября 1861 года изъ Батавіи, пропалъ безъ вѣсти и, вѣроятно, погибъ въ океанѣ.

Построенный въ Гамбургѣ парусный транспортъ «Гилякъ» вышелъ оттуда въ исходѣ ноября 1861 года, для доставленія разныхъ грузовъ въ Николаевскъ, куда и прибылъ 12 сентября 1862 года, а за тѣмъ отправился за грузомъ въ Остъ-Индію.

Въ 1861 г. денежныя средства Морскаго Министерства были значительно уменьшены, а потому и плаваніе судовъ значительно ограничено. При такихъ условіяхъ, дабы не лишить гардемариновъ и кондукторовъ практическаго морскаго образованія, фрегатъ «Дмитрій Донской», съ Высочайшаго разрѣшенія былъ приспособленъ для помѣщенія на немъ воспитанниковъ и отправленъ, въ октябрѣ 1862 года, въ 10-ти мѣсячное плаваніе въ Атлантическій океанъ.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ 1862 г., были отправлены изъ Кронштадта клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ»: первый въ Атлантическій океанъ—къ берегамъ Америки, а второй къ восточнымъ

берегамъ Сибири. Оставшись въ Гревзендѣ, для нѣкоторыхъ необходимыхъ передѣлокъ, клипера эти были вытребованы въ 1863 г. въ Россію и съ апрѣля мѣсяца заняли крейсерство у курляндскихъ береговъ.

Фрегаты «Генералъ-Адмиралъ» и «Дмитрій Донской» и транспортъ «Гилякъ» въ 1863 году возвратились въ Кронштадтъ, первый 27 мая, второй 1 іюня и третій 3 августа.

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1863 года, вслѣдствіе политическихъ причинъ, была отправлена особая эскадра подъ флагомъ контръ-адмирала Лесовскаго, къ берегамъ Америки; въ составѣ этой эскадры находились фрегаты: «Александръ Невскій», «Пересвѣтъ и бывшій въ Средиземномъ морѣ «Ослябя»; корветы: «Варягъ» и «Витязь» и клиперъ «Алмазъ»; суда эти отправились по назначенію разновременно и соединились въ Нью-Іоркѣ.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ фрегатъ «Олегъ» и корветъ «Соколъ» были отправлены въ Тулонъ, для сопровожденія Греческаго Короля, но, не заставъ уже тамъ Его Королевское Величество, прошли прямо въ Пирей. Послѣ того, корветъ «Соколъ» былъ возвращенъ въ составъ Черноморской флотиліи и прибылъ въ Севастополь 2 декабря, а фрегатъ «Олегъ» остался въ плаваніи въ Средиземномъ морѣ, вмѣсто фрегата «Ослябя», присоединеннаго къ эскадрѣ контръ-адмирала Лесовскаго.

Изъ судовъ эскадры Тихаго океана корветъ «Посадникъ» и клипера «Наѣздникъ» и «Разбойникъ», въ январѣ 1863 г., отдѣлились отъ эскадры, для обратнаго слѣдованія въ Балтику. Отрядъ этотъ, подъ начальствомъ флигель-адъютанта Бирюлева, вышелъ изъ Сингапура 10 января и прибылъ въ Кронштадтъ 12 іюля. Корветъ «Новикъ», въ сентябрѣ мѣсяцѣ потерпѣлъ крушеніе у мыса Делосъ-Рейсъ, недалеко отъ С.-Франциско къ сѣверу; экипажъ и часть имущества спасены, а остовъ корвета проданъ на мѣстѣ крушенія.

Независимо отъ этихъ назначеній, въ теченіе лѣта 1863 года, были нѣкоторыя кратковременныя командировки судовъ за границу, а именно: въ іюлѣ мѣсяцѣ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» былъ посланъ въ Англію, а фрегатъ «Олегъ» до Бельта; оба фрегата были назначены для конвоированія построенной въ Англіи, для

Балтійскаго флота, блиндированной батареи «Первенецъ»; суда эти прибыли въ Кронштдатъ 6 августа.

Транспортъ «Артельщикъ» имѣлъ плаваніе до Малаго Бельта, для доставки угля на фрегатъ «Пересвѣтъ», а транспортъ «Красная Горка» ходилъ въ Киль, для отвоза угля на суда эскадры контръ-адмирала Лесовскаго,

Къ веснѣ 1864 г. эскадра отъ береговъ Америки была отозвана, вслѣдствіе чего, фрегаты «Ослябя» и «Пересвѣтъ» и корветъ «Витязь», въ іюнѣ мѣсяцѣ, возвратились въ Кронштадтъ; фрегатъ «Александръ Невскій», въ іюлѣ мѣсяцѣ, отправился прямо изъ Нью-Іорка въ Пирей, на смѣну фрегату «Олегъ», а корветъ «Варягъ и клиперъ «Алмазъ» отправились въ Тихій океанъ, для присоединенія къ эскадрѣ контръ-адмирала Попова; первый вышелъ изъ Нью-Іорка 15 мая, а второй 25 апрѣля. Въ скоромъ времени распоряженія эти были измѣнены: фрегату «Олегъ» было предписано остаться въ Средиземномъ морѣ и вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ Невскій» перейти въ Вилла-франку, куда въ сентябрѣ мѣсяцѣ, былъ также посланъ изъ Кронштадта корветъ «Витязь» и возвращенъ изъ Ріо-Жанейро находившійся на пути въ Тихій океанъ клиперъ «Алмазъ».

Такимъ образомъ въ Средиземномъ морѣ образовался отрядъ изъ 4 судовъ, на который и былъ назначенъ флагманомъ Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Лесовскій.

Изъ числа судовъ эскадры Тихаго океана, корветъ «Рында» и клиперъ «Гайдамакъ» въ 1864 г. возвратились въ Балтику; первый изъ нихъ прибылъ 25 октября въ Ревель, гдѣ и остался на зимовку, а послѣдній пришелъ въ Кронштадтъ 23 октября.

Кромѣ того, 26 іюля 1864 г., отправился изъ Кронштадта въ Николаевскъ на Амурѣ, съ разнымъ казеннымъ грузомъ, транспортъ «Гилякъ», а для практическаго плаванія съ гардемаринами и кондукторами—въ Средиземное море фрегатъ «Дмитрій Донской».

12 мая 1865 года, фрегатъ «Дмитрій Донской» возвратился въ Кронштадтъ, а 30 сентября снова отправился въ Атлантическій океанъ, для практическаго плаванія.

Отправленный къ 1864 г. въ Николаевскъ транспортъ «Гилякъ» прибылъ къ мѣсту назначенія 13 іюня 1865 г., а 13 іюля

отправился изъ Николаевска въ Мульмейнъ за грузомъ тика, откуда прибылъ въ Кронштадтъ 29 августа 1866 года.

Фрегаты «Александръ Невскій» и «Олегъ», корветъ «Витязь» и клиперъ «Алмазъ», подъ флагомъ контръ-адмирала Лесовскаго, возвратились въ Кронштадтъ 21 мая, 1865 г., имѣя на фрегатѣ «Александръ Невскій» священный для Россіи прахъ въ Бозѣ почившаго Государя Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича. Взамѣнъ же фрегата «Александръ Невскій» на станцію въ Пирей, отправленъ былъ фрегатъ «Пересвѣтъ», который вышелъ изъ Кронштадта 30 іюня 1865 года.

Изъ числа судовъ, находившихся въ Тихомъ океанѣ, въ эскадрѣ контръ-адмирала Ендогурова, корветъ «Варягъ» назначенъ, въ ноябрѣ 1865 г., для содѣйствія Американской Компаніи западныхъ телеграфовъ, въ работахъ по соединенію Америки съ Европою телеграфною линіею черезъ Сибирь, а корветы «Богатырь» и «Калевала» и клиперъ «Абрекъ» были вызваны въ Россію, почему контръ-адмиралъ Ендогуровъ былъ также отозванъ.

Для составленія же новой эскадры въ Тихомъ океанѣ, отъ Балтійскаго флота отправлены: корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Изумрудъ»; первый изъ нихъ вышелъ изъ Кронштадта 31 іюля, а второй 4 августа 1865 г. Флагманомъ въ Тихій океанъ былъ назначенъ контръ-адмиралъ Кернъ.

4 августа 1865 года вышли изъ Кронштадта, для слѣдованія въ Николаевскъ, предназначенныя для Сибирской флотиліи, винтовая шкуна «Алеутъ» и винтовая лодка «Соболь».

Въ первыхъ числахъ іюля 1865 г., послѣдовало Высочайшее повелѣніе о назначеніи Его Императорскаго Высочества Генерала-адмирала начальникомъ эскадры броненосныхъ и винтовыхъ судовъ, для посѣщенія нѣкоторыхъ портовъ сосѣднихъ морскихъ державъ. Эскадра эта, состоявшая изъ 28 вымпеловъ, была раздѣлена на два отряда: на морской и на шхерный.

Суда шхернаго отряда, по мѣрѣ изготовленія къ плаванію, отправлялись въ море и слѣдовали въ Гангэудъ, гдѣ былъ назначенъ сборный пунктъ всей эскадрѣ. Морской отрядъ эскадры вышелъ въ море, для слѣдованія въ Гангэудъ, 23 іюля, подъ личнымъ начальствомъ Его Императорскаго Высочества Ге-

нералъ-Адмирала. 25 іюля Его Императорское Высочество, на флагманскомъ пароходѣ «Рюрикъ», въ сопровожденіи паровой яхты «Стрѣльна», кононерской лодки «Горностай» и башенныхъ лодокъ: «Броненосецъ», «Вѣщунъ», «Колдунъ» и «Ураганъ», отправился изъ Гангэуда въ Ледзундъ, а 27 іюля вся эскадра собралась на Гренгамскомъ рейдѣ. Отсюда Его Высочество, съ частію эскадры, ходилъ въ Стокгольмъ. За тѣмъ весь шхерный отрядъ и часть морскаго отряда отправлены въ Кронштадтъ; съ остальными же судами Его Высочество посѣтилъ еще Норчепингъ, Карлскрону и Копенгагенъ и 20 августа благополучно возвратился на Кронштадтскій рейдъ.

Въ исходѣ іюня 1865 г. пароходо-фрегатъ «Олафъ» имѣлъ плаваніе въ Киль, а транспорты «Артельщикъ» и «Красная Горка» въ началѣ мая, ходили къ острову Альзену, для доставленія угля на эскадру судовъ, подъ начальствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Лесовскаго.

Въ октября мѣсяцѣ 1866 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ ограниченіи смѣты Морскаго Вѣдомства $16^1/_2$ милліонами, а потому дальнія заграничныя плаванія въ 1866 году были пріостановлены, и только по крайней необходимости былъ посланъ въ океанъ, для практическаго плаванія съ гардемаринами и кондукторами, фрегатъ «Свѣтлана»; отправлена къ устьямъ Амура, для нуждъ Сибирской флотиліи, лодка «Горностай» и назначенъ, для плаванія съ Его Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ отрядъ судовъ, состоявшій изъ фрегата «Ослябя» и корвета «Витязь».

Фрегатъ «Свѣтлана» 3 сентября оставилъ Кронштадтскій рейдъ, а фрегатъ «Ослабя» и корветъ «Витязь» вышли изъ Кронштадта 25 мая и посѣтили Копенгагенъ, Фальмутъ, Лисабонъ, островъ Мадеру, Азорскіе острова, Шербургъ и 6 сентября возвратились въ Кронштадтъ.

Въ теченіе лѣта 1866 года возвратились изъ заграничнаго плаванія въ Кронштадтъ: корветъ «Богатырь» и фрегаты «Дмитрій Донской» и «Пересвѣтъ». Первый изъ нихъ прибылъ на Кронштадтскій рейдъ 26 мая, второй 12 іюля и третій 27 октября.

На смѣну фрегату «Пересвѣтъ», былъ посланъ въ 1866 году

изъ Кронштадта въ Средиземное море фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», который оставилъ Кронштадтскій рейдъ 8 іюня.

Въ 1867 году, въ началѣ іюля, возвратились изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Кронштадтъ: корветы «Аскольдъ» и «Варягъ» и клиперъ «Изумрудъ».

29 августа 1867 года возвратился изъ Греціи въ Кронштадтъ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», на смѣну которому былъ посланъ фрегатъ «Александръ Невскій». Фрегатъ этотъ находился сперва въ отдѣльномъ плаваніи въ Средиземномъ морѣ, а съ 5 іюля и по 11 октября на немъ имѣлъ пребываніе Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, ходившій изъ Кадикса на островъ Тенерифъ и оттуда въ Пирей. Кромѣ того, былъ посланъ изъ Кронштадта въ Греческій Архипелагъ корветъ «Витязь», который отправился къ мѣсту назначенія 8 августа.

Фрегатъ «Свѣтлана» возвратился изъ практическаго плаванія 15 іюня, а 8 октября отправился для этой же цѣли въ океанъ фрегатъ «Дмитрій Донской».

4 августа 1868 года отплылъ изъ Кронштадта, на смѣну корвету «Витязь», на станцію въ Пирей, корветъ «Аскольдъ», который прибылъ къ мѣсту назначенія 7 октября. Корветъ же «Витязь» возвратился въ Кронштадтъ 7 іюля, выйдя изъ Пирея 7 апрѣля.

Фрегатъ «Дмитрій Донской» возвратился въ Кронштадтъ 16 іюня и за тѣмъ, 20 октября, отправился опять въ Атлантическій океанъ.

28 сентября отправился изъ Кронштадта въ Тихій океанъ клиперъ «Всадникъ».

Ушедшій изъ Кронштадта въ 1867 году фрегатъ «Александръ Невскій», находясь сперва въ составѣ эскадры нашей на греческихъ водахъ, 29 іюня, вышелъ изъ Поти съ Его Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ въ Средиземное море и Атлантическій океанъ. Слѣдуя же оттуда въ Кронштадтъ, въ ночь съ 12 на 13 сентября, сталъ на мель у мѣстечка Кнопперъ, на западномъ берегу Ютландіи, гдѣ и потерпѣлъ крушеніе.

Команда фрегата была перевезена изъ Даніи въ Кронштадтъ

на пароходо-фрегатахъ «Рюрикъ» и «Смѣлый», отправленныхъ нарочно съ этою цѣлію въ Копенгагенъ, и на датскомъ фрегатѣ.

Фрегатъ же «Александръ Невскій», по невозможности спасти его, проданъ на мѣстѣ крушенія въ частныя руки.

II.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ ПЛАВАНІЯ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЮ.

1850 годъ.

1.

Корветъ „Оливуца“.

23-го сентября 1850 года отправился изъ Кронштадта въ Тихій океанъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Сущова, парусный корветъ «Оливуца», для огражденія правъ Россійско-Американской К° по производству въ тамошнихъ водахъ китоловства.

10 октября корветъ прибылъ благополучно на Копенгагенскій рейдъ, гдѣ, простоявъ недѣлю для необходимыхъ заготовленій, 18 октября отправился въ дальнѣйшее плаваніе. SW вѣтры дули почти во все время перехода корвета до Плимута, куда прибылъ онъ 19 числа. Покупка картъ, инструментовъ и прочихъ предметовъ задержала корветъ въ Англіи до 18 ноября.

Переходъ до Ріо-Жанейро былъ совершенъ въ 41 день, при перемѣнныхъ вѣтрахъ. Бискайскую бухту проходили съ крѣпкимъ SO, имѣя одну ночь три, другую—четыре рифа; качка была покойная и плавная. Не доходя до о-ва Мадеры, въ широтѣ 34° 5′, получили NO пасатъ, декабря 10 пересѣкли сѣверный

тропикъ въ долготѣ 22° 41 W отъ Гр. Около 4° N широты пасатъ началъ стихать и корветъ штилевалъ недѣлю. Декабря 24-го пересѣкли экваторъ въ долготѣ 28° 15′; были штиль и зыбь; термометръ R показывалъ + 23½° въ тѣни; тутъ же получили SO пасатъ и съ нимъ шли до 15° S шир. и 24° долг., откуда вошли въ прибрежный сѣверный муссонъ. Новый 1851 годъ встрѣтили въ 500 миляхъ отъ Ріо-Жанейро, куда пришли января 4-го. На этомъ переходѣ умеръ на корветѣ шхиперъ Матвѣевъ, упавшій по неосторожности въ форъ-люкъ. 19-го января 1851 г. корветъ оставилъ Ріо-Жанейрскій рейдъ, съ попутнымъ вѣтромъ и теченіемъ. Въ нѣсколько дней прошли тысячу миль вдоль Бразильскаго берега. За параллелью 40° встрѣтили крѣпкіе южные вѣтры и около недѣли корветъ былъ почти безъ парусовъ и не подавался впередъ.

3 февраля погода совершенно измѣнилась. Подъ всѣми парусами корветъ пошелъ къ югу между берегомъ Патагоніи и Фалкландскими островами. 11-го числа увидѣли Огненную Землю и, обогнувъ въ тотъ же день восточную оконечность земли Штатовъ, легли къ западу на видъ мыса Горна.

Двадцать восемь дней огибали Горнъ и не видѣли его. Мартовское равноденствіе сопровождалось жестокими штормами, но, несмотря на быстрый переходъ изъ знойной полосы въ широту 60°, здоровье команды было въ наилучшемъ состояніи. Послѣ 9-го марта задули болѣе благопріятные вѣтры и корветъ сталъ подвигаться впередъ успѣшнѣе, а 25 марта прибылъ благополучно въ Валпарайзо. Кромѣ незначительныхъ поврежденій, которыя ежедневно оказывались у Горна и немедленно исправлялись, на корветѣ не было на этомъ переходѣ никакихъ особенныхъ случаевъ.

Побѣгъ двухъ матросовъ, которыхъ, при всемъ стараніи, не могли отыскать, заставилъ простоять въ Валпарайзо лишнюю недѣлю. 9-го апрѣля, наконецъ, корветъ оставилъ Валпарайзо.

Въ плаваніи корвета отъ Валпарайзо до Маркизскихъ острововъ, на пространствѣ 4000 миль, не встрѣтили ничего заслуживавшаго вниманія. Команда была здорова. Подойдя на видъ южной группы Маркизскихъ острововъ, легли въ дрейфъ передъ островомъ Санта-Христина, чтобы запастись свѣжимъ мясомъ и зеленью, и

въ нѣсколько часовъ, получивъ нѣсколько банановъ и кокосовъ, направили путь прямо въ Камчатку. 26-го мая, съ сѣвернымъ свѣжимъ пасатомъ пересѣкли экваторъ въ долготѣ 146° 30′ W и до сѣвернаго тропика шли по 240 миль въ сутки. Штили и густые туманы встрѣтилъ корветъ въ Тихомъ океанѣ. 25-го іюня открылись снѣговыя вершины Камчатскихъ горъ, а 29-го корветъ бросилъ якорь въ Петропавловской гавани, совершивъ переходъ изъ Россіи въ 8 мѣсяцевъ и 25 дней, не имѣя ни одного больнаго и никакихъ поврежденій.

7 іюля, вслѣдствіе предписанія генералъ-губернатора, корветъ отправился въ Аянскій портъ для полученія распоряженій насчетъ дальнѣйшаго плаванія. Здѣсь корветъ получилъ назначеніе слѣдовать къ устью Амура въ Петровское зимовье, съ грузомъ и пассажирами, гдѣ предписано было ему оставаться, до особаго распоряженія, для содѣйствія экспедиціи капитана 1 ранга Невельскаго. У Петровскаго зимовья корветъ пробылъ съ 30 іюля по 19-е августа. Получивъ за тѣмъ назначеніе слѣдовать въ Аянъ, и принявъ тамъ грузъ, пассажировъ и рабочихъ, доставить ихъ въ Петровское зимовье, корветъ снялся съ якоря и 25-го августа вышелъ изъ Аяна по назначенію. Исполнивъ это послѣднее порученіе, 7 сентября отправился въ Петропавловскую гавань. Пользуясь свѣжимъ попутнымъ вѣтромъ, корветъ совершилъ этотъ переходъ въ 8 сутокъ, и 16-го бросилъ якорь въ Авачинской губѣ. Здѣсь командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Сущевъ 23 сентября утонулъ, съ 3 нижними чинами, съѣзжая на берегъ на восьмеркѣ.

14-го октября корветъ, по недостатку транспортныхъ судовъ, отправился изъ Петропавловской гавани въ Ново-Архангельскъ для доставленія туда пассажировъ. Прибывъ въ Ново-Архангельскъ 2 ноября, 20-го корветъ спустилъ флагъ и остался тамъ зимовать.

Въ 1852 году было получено распоряженіе Морскаго Министерства, чтобы корветъ «Оливуца», со всѣми нижними чинами поступилъ съ составъ 46-го флотскаго экипажа; офицерамъ же предоставлено было право выѣхать сухимъ путемъ въ Россію; но, по недостатку въ камчатской флотиліи офицеровъ, камчатскій

военный губернаторъ оставилъ часть офицеровъ для службы на корветѣ, поручивъ командованіе имъ лейтенанту Лихачеву.

30 апрѣля 1852 года корветъ вышелъ изъ Ново-Архангельска съ 2600 пуд. соли и другими грузами и отправился въ Петропавловскую гавань, куда и прибылъ благополучно 27 мая.

8-го іюня корветъ вышелъ въ море, для слѣдованія въ Охотскъ и Аянскій портъ, гдѣ, по принятіи груза, онъ получилъ назначеніе идти къ Петровскому зимовью и состоять тамъ въ распоряженіи капитана 1 ранга Невельскаго до 1-го августа; послѣ же этого срока слѣдовать на зимовку въ Петропавловскъ.

Корветъ прибылъ на видъ Охотскаго порта 27 іюня, но за льдами держался въ морѣ, пока 1 іюля прошелъ мелкій ледъ. 3 іюля корветъ оставилъ Охотскій портъ, принявъ провіантъ и пассажировъ, для доставленія въ Петровское зимовье. 10 іюля прибылъ въ Аянъ, гдѣ пополнилъ запасъ провіанта и 13 іюля отправился по назначенію. Сдавъ въ зимовьѣ грузъ, 28 іюля возвратился на Аянскій рейдъ и, принявъ новый грузъ, доставилъ его въ заливъ Счастія. По сдачѣ же этого груза, корветъ вышелъ въ море и 14 августа прибылъ на видъ Аянскаго порта, для передачи депешъ, и затѣмъ направилъ путь въ Петропавловскую гавань, куда прибылъ 27-го августа, а 1-го сентября кончилъ кампанію.

31 марта 1853 года, по очищеніи Авачинской губы отъ льда, корветъ отправился на Сандвичевы острова, въ составъ эскадры генералъ-адъютанта Путятина. Командованіе корветомъ принялъ капитанъ-лейтенантъ Назимовъ.

Между тѣмъ генералъ-адъютантъ Путятинъ послалъ въ Гонолулу предписаніе капитанъ-лейтенанту Назимову: по прибытіи въ этотъ портъ, немедленно слѣдовать къ острову Бонинъ-Сима, лежащему въ шир. 27° N и долг. 142° W.

24 апрѣля корветъ прибылъ въ портъ Гонолулу и, пробывъ тамъ три дня, ушелъ въ портъ Лойдъ на о-вѣ Бонинъ-Сима, куда и прибылъ 26 іюня.

Отсюда корветъ, съ генералъ-адъютантомъ Путятинымъ, ходилъ къ островамъ Байли, для описи, и 30 іюля возвратился въ портъ Лойдъ. 4 августа вышелъ въ море и 10-го прибылъ въ Нагасаки. Отсюда корветъ ходилъ къ островамъ Садль.

24 января вышелъ изъ Нагасаки и 27-го прибылъ въ портъ Напакіангъ на о-вѣ Большомъ Лю-чу, откуда вышелъ 8 февраля и 17-го прибылъ въ Манилу. 12 марта перешелъ въ портъ Піо-Ивинто, на о-вѣ Каммигуинъ (группы Баши), откуда вышелъ 16 марта и, посѣтивъ за тѣмъ бухту С.-Доминго на о-вѣ Батанъ, 19 апрѣля прибылъ въ Императорскую гавань. Простоявъ здѣсь недѣлю, 26-го вышель въ море и 29-го бросилъ якорь у Муравьевскаго поста, въ заливѣ Анива.

2 мая вышелъ изъ поста, съ начальствующимъ этимъ постомъ, для обзора входа въ рѣку Рютерга (въ заливѣ Анива) и прилегающей къ ней мѣстности, и того же числа возвратился въ постъ.

8 мая вышелъ изъ Анивы, а 26 бросилъ якорь въ Петропавловской гавани.

Съ 27 мая по 27 іюня занимали брандвахтенный постъ въ Петропавловскѣ. 3 іюля корветъ отправился снова къ заливу Анива, куда и прибылъ 22 іюля. За тѣмъ посѣтилъ Императорскую гавань и заливъ де-Кастри, гдѣ простоялъ до 19 августа и отправился обратно въ Камчатку и, прибывъ въ Авачинскую губу на зимовку 1 сентября, 7-го спустилъ флагъ и вымпелъ.

5 апрѣля 1855 года корветъ, въ отрядѣ контръ-адмирала Завойко, ушелъ изъ Петропавловска въ Николаевскъ, гдѣ и оставался до назначенія его въ обратное плаваніе въ Балтику.

1852 годъ.

2.

Фрегатъ „Паллада“.

Назначенный въ распоряженіе генералъ-адъютанта вице-адмирала Путятина, парусный фрегатъ «Паллада» 25 сентября 1852 г., окончивъ вооруженіе и нагрузку, вышелъ изъ средней гавани на Кронштадтскій большой рейдъ. Фрегатомъ командовалъ флигель-адъютантъ капитанъ-лейтенантъ Унковскій.

7 октября, Его Высочество Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, посѣтивъ фрегатъ, напутствовалъ офицеровъ его и команду словами ободренія и патріотизма. Въ присутствіи Его Вы-

сочества фрегатъ снялся съ якоря при противномъ вѣтрѣ и лавировалъ до 9 октября. Тогда сдѣлался свѣжій NNO и фрегатъ, подъ полными марселями, брамселями, фокомъ и гротомъ, имѣлъ ходу отъ $10^1/_2$ до 12 узловъ. 12 октября, при SW, вошелъ въ зундъ и при $3^1/_2$ узлахъ хода, въ туманную и пасмурную погоду, до пріѣзда лоцмана, который за туманомъ не могъ подойти къ фрегату, онъ наткнулся на Драгенскій рифъ, весьма легко и безъ малѣйшаго толчка; на другой день фрегатъ снялся съ мели безъ всякой выгрузки и пожертвованій. При этомъ случаѣ, вмѣстѣ съ принятіемъ мѣръ къ снятію фрегата съ мели, командиръ его счелъ нужнымъ просить нашего посланника въ Копенгагенѣ, сдѣлать распоряженіе о высылкѣ парохода на случай, если бы усилій фрегатской команды къ этому оказалось недостаточно. Пароходъ, прибывшій на другой день (13 октября) въ 8 часовъ утра и заставшій фрегатъ на якорѣ, помогъ ему оттянуться на дальнѣйшее отъ рифа разстояніе и пробуксировалъ его до Гельсинора. Пароходъ этотъ былъ военный, датскій, въ 60 силъ, «Уффо», командиръ лейтенантъ Лундъ (получилъ отъ Государя Императора за помощь «Палладѣ» перстень въ 400 руб., а экипажъ парохода—50 гол. червонцевъ). Во время этого перехода на фрегатѣ умерло четыре человѣка нижнихъ чиновъ, трое изъ нихъ отъ холеры.

17 октября, въ 2 часа пополудни, при свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ отъ O, фрегатъ вышелъ изъ Зунда въ Каттегатъ и, пробѣжавъ его въ 18-ть, а Скагерракъ въ 17-ть часовъ, вошелъ 19 октября въ Нѣмецкое море, въ которомъ, то при тихихъ отъ SSO и S, то при марсельныхъ свѣжихъ вѣтрахъ отъ SW, лавировалъ до 25 октября, а съ этого числа, при крѣпкомъ западномъ вѣтрѣ, на высотѣ Галоперскаго маяка, лавировка продолжалась подъ гротъ-марселемъ въ 4 рифа, фокъ-стакселемъ и штормовою бизанью до 28 октября. 29-го, при N вѣтрѣ, принявъ у Зюйдъ-Форланда лоцмана, вошелъ въ Англійскій каналъ, а 30-го, подъ лиселями съ лѣвой, при хорошемъ ходѣ, вбѣжалъ на Спитгедскій рейдъ (въ Портсмутѣ). Съ прибытіемъ въ Англію, на фрегатѣ холера совершенно прекратилась и во время этого перехода больныхъ не было. На другой день генералъ-адъютантъ Путятинъ, прибывшій въ Англію ранѣе, пріѣхалъ

на фрегатъ и приказалъ сдѣлать распоряженіе о введеніи его на нѣкоторое время въ портсмутскій докъ.

Поводы къ этому распоряженію были слѣдующіе: на фрегатѣ надлежало поставить въ Англіи водоопрѣснительный аппаратъ, съ подводными трубами въ холодильникъ. Имѣя въ виду, что «Паллада» судно тимберованное, прослужившее уже болѣе 5-ти лѣтъ послѣ тимберовки, и что новый вводъ его въ докъ, для постановки сказаннаго аппарата, еще болѣе разслабитъ его и поведетъ за собой огромную работу разруженія, выгрузки, новаго вооруженія и нагрузки, Его Высочество приказалъ подводныя трубы замѣнить, если возможно, форсированными помпами и не вводить фрегата въ докъ безъ крайней надобности. Но притковеніе фрегата къ мели у мыса Драго привело къ необходимости осмотра мѣдной обшивки фрегата и ея исправленія въ случаѣ, если она повредилась. Поэтому фрегатъ и былъ введенъ въ докъ. Донося объ этомъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ говоритъ: «Въ предстоящемъ намъ плаваніи одинъ оторванный мѣдный листъ допуститъ морскихъ червей добраться до деревянной обшивки и впослѣдствіи можетъ произвести сильную течь».

Относительно придѣлки подводныхъ трубъ генералъ-адъютантъ Путятинъ замѣчаетъ: эти трубы, когда бываютъ поставлены въ изогнутомъ положеніи, хуже охлаждаютъ пары въ холодильникѣ, какъ то было замѣчено на англійскомъ кораблѣ «Sansspareil», и потому устройство отверзтій на большей глубинѣ улучшаетъ, до нѣкоторой степени, опрѣснительный аппаратъ, а слѣдовательно и въ этомъ отношеніи введеніе фрегата въ докъ послужило къ его пользѣ».

На другой день, по прибытіи фрегата въ Портсмутъ, сдѣлался крѣпкій вѣтеръ отъ SO и къ вечеру засвѣжѣлъ до такой степени, что принудилъ спустить нижнія реи на сѣтки, и стеньги на найтовы. 1-го ноября къ 8 часамъ утра подняли реи, стеньги и отдали паруса для просушки. На другой день фрегатъ вошелъ въ Портсмутскую гавань и, въ ожиданіи позволенія войти въ докъ, разружился, выгрузилъ артиллерію, провизію и запасы, а команда перебралась на особенно назначенный для нея англійскій старый корабль. 11 ноября фрегатъ былъ введенъ въ

докъ. 21-го числа сдѣлали въ подводной части фрегата по два отверстія на сторонѣ, для подводныхъ трубъ опрѣснительнаго аппарата, поставили холодильникъ, приладили трубы и краны и того же числа, въ 4 часа пополудни, вывели фрегатъ изъ дока и ошвартовили въ адмиралтействѣ для продолженія работъ при опрѣснительномъ аппаратѣ. 15 декабря новый камбузъ былъ готовъ въ такой степени, что можно было приступить къ испытанію, котораго средній результатъ въ теченіе трехъ дней оказался слѣдующій: въ одинъ часъ, на 1 пуд. 12 ф. угля опрѣснялось $12^1/_2$ ведеръ воды, слѣдовательно 10 часовъ достаточно для опрѣсненія воды на суточный расходъ по числу порцій команды фрегата. При исправленіи оказалось, что стыки бархоутной обшивки были слабы, почему необходимо требовалось проконопатить ихъ. Донося объ этомъ, командиръ фрегата замѣчаетъ: въ нашихъ адмиралтействахъ конопатятъ обыкновенно осаживая конопаткою старую пеньку и послѣ того пополняютъ пазъ новою; чрезъ это въ пазахъ судна, прослужившаго пять-шесть лѣтъ и неоднократно конопаченнаго, старая пенька отъ сырости прѣетъ и заражаетъ не только наружную обшивку, но, проникая до набора, сообщаетъ ему гниль и тѣмъ значительно сокращаетъ вѣкъ судна. Въ англійскихъ военныхъ и частныхъ адмиралтействахъ принято за непремѣнное правило конопатить пустой, очищенный пазъ; для этого употребляется кривая конопатка, или ножъ, посредствомъ котораго вырѣзывается негодная пенька и очищается пазъ насквозь. Убѣдясь такимъ образомъ въ чистотѣ паза и крѣпости дерева, приступаютъ къ конопаткѣ свѣжею пенькою. При очищеніи бархоутныхъ пазовъ фр. «Паллады», верхнія пряди пеньки оказались свѣжими, а пряди первоначальной конопатки превращенными въ мелкую гниль, заразившую въ нѣсколькихъ мѣстахъ внутреннія части обшивныхъ досокъ, вслѣдствіе чего по всему бархоуту сдѣлано до 10 незначительныхъ вставокъ. Кромѣ того, открыты гнилыя мѣста въ бимсахъ и по палубамъ. 22 декабря фрегатъ вышелъ на рейдъ и на другой день принялъ порохъ. Къ этому же времени фрегатъ былъ снабженъ массіевыми металлическими помпами, 60 винтовками со штыками, 4 бомбическими орудіями съ замками, прицѣлами и проч., а равно къ нимъ: ядра, бомбы (неснаряженныя), станки, банники и проч.

принадлежности (*). По ходатайству генералъ-адъютанта Путятина, портсмутскій главный корабельный инженеръ г. Abethel получилъ за успѣшное исправленіе «Паллады» подарокъ отъ Государя Императора, состоящій въ табакеркѣ въ 1500 руб.

Изготовившись такимъ образомъ къ походу, фрегатъ ожидалъ благопріятныхъ обстоятельствъ, чтобы отправиться въ море. Съ 3 ноября 1852 года, до 4 января 1853 года, дули жестокіе западные вѣтры, по временамъ превращавшіеся въ штормы. Близъ фрегата стояло 130 купеческихъ судовъ, болѣе двухъ мѣсяцевъ ожидавшихъ перемѣны вѣтра. Въ теченіе декабря весьма много погибло судовъ въ Каналѣ. Все это задержало «Палладу» въ Англіи до 6 января. Во все время пребыванія «Паллады» въ Англіи, тамошнее начальство оказывало нашимъ морякамъ самое дружеское вниманіе; всѣ требованія по фрегату исполнялись немедленно и съ видимымъ стараніемъ.

Время года, до котораго такимъ образомъ отсрочилось отправленіе генералъ-адъютанта Путятина изъ Англіи, заставило его отказаться отъ прежняго намѣренія идти кругомъ мыса Горна и вмѣсто того направиться къ мысу Доброй Надежды, а оттуда въ Китайское море, въ которомъ съ половины апрѣля уже дуетъ SW муссонъ. Рѣшась идти этимъ путемъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ отправилъ на Сандвичевы острова предписаніе командирамъ: корвета «Оливуца» и судна Россійско-Американской Компаніи «Князь Меншиковъ» для слѣдованія къ островамъ Бонинъ-Сима, откуда генералъ-адъютантъ Путятинъ намѣревался со всѣмъ отрядомъ судовъ, ему ввѣреннымъ, отплыть въ Японію.

Въ одно время съ изготовленіемъ къ походу фрегата «Паллада», генералъ адъютантъ Путятинъ пріобрѣлъ въ Бристолѣ (въ Англіи) винтовую желѣзную шкуну, названную «Востокъ». Шкуна эта, прежде носившая имя *Fearles*, имѣетъ машину въ 40 силъ и была построена, годъ тому назадъ, для фруктовой торговли въ Средиземномъ морѣ. Она отличалась скоростью хода и хорошими морскими качествами. Въ ней перебрана машина и изготовлены необходимыя для долгихъ плаваній вещи и въ трюмѣ сдѣланы

(*) Впослѣдствіи въ Англіи купленъ для «Паллады» магнитный инструментъ Фокса и отосланъ былъ въ Гон-Конгъ.

каюты для офицеровъ. Цѣль ея пріобрѣтенія состояла въ томъ, чтобы употреблять ее для разсылокъ и описи малоизвѣстныхъ береговъ, у которыхъ отряду генералъ-адъютанта Путятина придется плавать. Командиромъ этой шкуны назначенъ, бывшій на «Палладѣ», лейтенантъ Римскій-Корсаковъ.

Дождавшись, наконецъ, попутнаго вѣтра, 6 января, по совершеніи божественной литургіи, отрядъ снялся съ якоря, при N вѣтрѣ. Въ первую же ночь суда отряда разлучились. На другой день вѣтеръ сдѣлался отъ SW довольно свѣжій, продержавшій отрядъ въ Каналѣ три дня. 10 января утромъ вѣтеръ отошелъ къ NW. Имѣя марсели въ 4 рифа, фрегатъ, на высотѣ мыса Стартъ претерпѣвалъ жестокіе удары въ носъ отъ стараго волненія. Въ 8 часовъ утра бушпритъ зарылся въ волненіи до такой степени, что вышелъ изъ воды безъ утлегаря. Предъ захожденіемъ солнца вѣтръ стихъ и погода сдѣлалась благопріятнѣе. Вскорѣ открылся огонь Эддистонскаго маяка. На другой день фрегатъ соединился со шкуною и, высадивъ лоцмана на меридіанѣ мыса Лизардъ, взялъ курсъ на WSW. Попутный свѣжій вѣтръ не позволялъ держаться фрегату соединенно со шкуною, но къ захожденію солнца стало тише и шкуну взяли на буксиръ. При тихомъ вѣтрѣ фрегатъ, буксируя шкуну, шелъ отъ $4^1/_2$ до 6 узловъ, а на другой день, когда вѣтръ отъ S засвѣжѣлъ, фрегатъ, лежа въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, имѣлъ ходу отъ $6^1/_2$ до 8 узловъ. Къ вечеру волненіе увеличилось, буксировать было тяжело; вѣтръ значительно свѣжѣлъ и въ 10 часовъ, когда лопнулъ одинъ изъ буксировъ, то другой былъ отданъ. 13 поутру вѣтръ отошелъ къ N при пасмурной и дождливой погодѣ; фрегатъ бѣжалъ 11 узловъ на SWtW и вскорѣ разстался со шкуною, которой сигналомъ назначено рандеву островъ Мадера.

18 января фрегатъ вошелъ на Фунчальскій рейдъ (спустя недѣлю по выходѣ изъ Англійскаго Канала). Не бросая якоря, запаслись свѣжею провизіею и вечеромъ того же дня были на пути къ югу. Во время этого перехода качества фрегата оказались неудовлетворительными, что должно приписать излишнему грузу. Жестокую килевую качку фрегатъ имѣлъ только въ Англійскомъ Каналѣ, а при попутныхъ вѣтрахъ, съ большимъ волне-

ніемъ, боковая качка была такъ значительна, что по временамъ коечныя сѣтки доходили до воды и волненіемъ едва не смыло съ боковыхъ шлюпъ-балокъ два 10 весельные катера. Въ южномъ полушаріи, почти при тѣхъ же обстоятельствахъ, но съ убылью прѣсной воды и провизіи, фрегатъ качался покойнѣе.

Шкуна, прибывъ къ о-ву Мадерѣ, по уходѣ оттуда фрегата и получивъ оставленное для нея предписаніе, пополнивъ запасы, слѣдовать къ мысу Доброй Надежды, отправилась по назначенію.

Отъ Мадеры фрегатъ взялъ курсъ на острова Зеленаго Мыса, и хотя большая часть прежнихъ мореплавателей оставляла ихъ въ лѣвой рукѣ и пересѣкала экваторъ какъ можно западнѣе, доходя иногда до 28° W долготы, но въ нынѣшнее время многіе находятъ выгоднѣе проходить его восточнѣе. Генералъ-адъютантъ Путятинъ предпочелъ слѣдовать новѣйшимъ указаніямъ, находя, что путь этотъ значительно короче; ибо противное теченіе и штили, которыхъ опасаются тутъ встрѣтить, менѣе замедляютъ переходы, чѣмъ удаленіе отъ прямаго направленія. Между островами Зеленаго Мыса фрегатъ имѣлъ ровный пасатъ и, проходя островъ Сантъ-Яго, остановился на нѣсколько часовъ въ Порто-Прайя, чтобы возобновить запасы свѣжей провизіи и вытянуть стоячій такелажъ, ослабѣвшій отъ крѣпкихъ вѣтровъ и болѣе или менѣе сильной качки, не прекращавшейся съ самаго выхода фрегата изъ Англіи.

На всемъ этомъ переходѣ среднее суточное плаваніе простиралось до 185 миль, по этому можно судить о силѣ вѣтровъ, сопровождавшихъ фрегатъ.

Въ Порто-Прайя фрегатъ засталъ эскадру Соединенныхъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, состоявшую изъ двухъ корветовъ и шкуны, и наблюдавшую за прекращеніемъ торга неграми у африканскихъ береговъ. Порто-Прайя служитъ сборнымъ мѣстомъ судовъ этой эскадры и всѣ потребные для нихъ запасы хранятся здѣсь, на берегу, подъ надзоромъ американскаго консула.

Въ южное полушаріе фрегатъ вошелъ 3 февраля, въ 15° W долготы и 14 февраля, не доходя 3° до южнаго тропика, потерялъ SO пасатъ, который отклонилъ фрегатъ отъ пути менѣе чѣмъ можно было ожидать, именно до 20° W долготы. До на-

ступленія западныхъ вѣтровъ, встрѣчаемыхъ за предѣлами пасата, были тихія, перемѣнныя погоды, которыя двумя недѣлями замедлили плаваніе, но при всемъ томъ этотъ переходъ фрегата можно считать довольно удачнымъ.

На этомъ пути, нижнихъ чиновъ занимали пушечными и ружейными экзерциціями; но, чтобы не замедлять хода, мало употребляли времени для парусныхъ ученій. Когда только обстоятельства позволяли, команда купалась за бортомъ и здоровье нижнихъ чиновъ во все время плаванія было въ самомъ удовлетворительномъ состояніи. Гардемарины ежедневно занимались наблюденіями; сверхъ того, два часа утромъ и вечеромъ—другими предметами, входящими въ курсъ, преподаваемый въ Морскомъ Корпусѣ. Вообще, походъ этотъ послужилъ хорошею школою для молодыхъ людей, назначенныхъ на фрегатъ, и «можно надѣяться, писалъ генералъ-адъютантъ Путятинъ, что флотъ пріобрѣтетъ въ нихъ ревностныхъ и свѣдущихъ офицеровъ».

Подходя къ мысу Доброй Надежды, фрегатъ постепенно увеличивалъ широту до $35^1/_2°$,—градусомъ южнѣе мыса, чтобы господствующими у него SO вѣтрами и сильнымъ теченіемъ къ NW не быть отнесеннымъ къ сѣверу. 10 марта открылся высокій берегъ Африки и самый мысъ.

24 марта «Паллада», а спустя недѣлю и шкуна «Востокъ» прибыли въ Симонсъ-бухту, на мысѣ Доброй Надежды. На переходъ этотъ шкуна употребила 63 дня.

Хотя ни фрегатъ, ни шкуна не потерпѣли поврежденій, но необходимо было фрегатъ снова выконопатить внутри и снаружи, и вообще привести суда въ состояніе совершить какъ можно надежнѣе предстоявшій имъ еще значительный переходъ.

Давши ходъ работамъ, неизбѣжнымъ и всегда значительнымъ послѣ долгаго перехода, и оставивъ на фрегатѣ нужное число офицеровъ, изъ остальныхъ, вмѣстѣ съ гражданскими чиновниками, составлена была для поѣздки внутрь Капской колоніи небольшая экспедиція (*) съ цѣлію собрать свѣдѣнія статистическія и по предмету естественныхъ наукъ. Эта поѣздка, со-

(*) Изъ слѣдующихъ гг. офицеровъ и чиновниковъ: Посьета, барона Крюднера, Зеленаго, Гошкевича, Вейриха и Гончарова.

вершенная съ пользою, служила опытомъ для произведенія подобныхъ изслѣдованій въ мѣстахъ менѣе извѣстныхъ, которыя предстояло посѣтить нашимъ морякамъ.

Шкуна «Востокъ» въ совершенномъ ею плаваніи оказалась судномъ весьма благонадежнымъ и спокойнымъ въ морѣ. Она истратила менѣе половины имѣвшагося у ней запаса угля и большую часть перехода сдѣлала подъ парусами. Удостовѣрясь въ хорошихъ ея качествахъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ предписалъ командиру ея: слѣдовать въ Гон-Конгъ отдѣльно, зайдя на Кокосовые ов-а (Cokos or Keeling islands), лежащіе въ широтѣ 11° 50′ S и въ долготѣ 96° 51′ O, или въ одну изъ бухтъ на NW углу о-ва Явы, для пополненія воды и освѣженія команды, и потомъ идти на соединеніе съ фрегатомъ въ Гон-Конгъ. Шкуна отправилась съ мыса днемъ ранѣе фрегата.

Пробывъ въ Симонсъ-бухтѣ цѣлый мѣсяцъ, фрегатъ снялся съ якоря 12 апрѣля и вышелъ въ Южный океанъ; достигнувъ пересѣченія параллели 37°, съ меридіаномъ 30° восточ. долготы, фрегатъ началъ плаваніе по дугѣ великаго круга. Коснувшись параллели 40°, началъ склоняться къ N, а въ широтѣ 28° S легъ по меридіану 106°. 10 мая фрегатъ пересѣкъ южный тропикъ и въ 18° широтѣ получилъ SO пасатъ, съ которымъ 15 мая пошелъ въ Зондскій проливъ.

Такимъ образомъ въ 32 дня фрегатъ переплылъ разстояніе около 5800 миль и на этомъ счастливомъ переходѣ штилевалъ съ небольшимъ сутки. Среднее суточное плаваніе простиралось до $4^1/_2°$ долготы, что вполнѣ оправдало заслуженную фрегатомъ репутацію отличнаго ходока; ибо, сколько извѣстно, этотъ переходъ до того времени не совершался быстрѣе ни однимъ паруснымъ судномъ.

17 мая фрегатъ бросилъ якорь на Анжерскомъ рейдѣ, въ широтѣ 6° 3′ S и долготѣ 105° 55′ O. Сдѣлавъ запасъ зелени и фруктовъ, на другой день снялся съ якоря. Сопровождаемый проливными дождями и тихими вѣтрами, безпрерывно измѣнявшимися, фрегатъ прошелъ Явайское море, съ 20 на 21 мая, и благополучно миновавъ усѣянный мелями Гаспарскій проливъ, вошелъ въ предѣлы Китайскаго моря. 23 мая, въ 10 часовъ пополудни, фрегатъ снова пересѣкъ экваторъ, въ долготѣ 105° 53′ O, а 24 мая бросилъ якорь на Сингапурскомъ рейдѣ.

Отойдя отъ мыса Д. Н. на разстояніе 120 миль, фрегатъ выдержалъ штормъ отъ О; при огромномъ волненіи и теченіи, 19 часовъ фрегатъ держался подъ зарифленными триселями и фокъ-стакселемъ; при сильной качкѣ и жестокихъ отъ волненія ударахъ онъ потекъ пазами ватервельсовъ и бархоутомъ, преимущественно подъ русленями; нѣкоторые бимсы трогались съ мѣстъ, а кницы, связывающія ихъ съ привальнымъ брусомъ, ослабѣли.

Это обстоятельство обнаружило неблагонадежность фрегата и подало поводъ къ серіознымъ опасеніямъ, что онъ не въ состояніи будетъ выдержать плаванія въ бурныхъ моряхъ болѣе года. Вслѣдствіе этого адмиралъ долженъ былъ измѣнить первоначальный планъ путешествія, по которому предполагалось идти съ мыса Д. Н. прямо въ Гон-Конгъ. Донося объ этомъ обстоятельствѣ, генералъ-адъютантъ Путятинъ, между прочимъ, писалъ: «послѣ предстоящаго перехода въ Гон-Конгъ, составляющаго слишкомъ 7000 миль, намъ, сравнительно, будутъ предстоять уже краткія плаванія, которыя надѣюсь совершить, при помощи Божіей, не измѣняя первоначальнаго плана, составленнаго согласно Высочайше возложенныхъ на меня порученій. Привести ихъ къ окончанію я не считаю возможнымъ прежде исхода будущаго года, а до того времени намъ придется испытать не мало жестокихъ вѣтровъ и подвергнуться большимъ перемѣнамъ климатовъ, что, конечно, будетъ много способствовать окончательному разслабленію судна. Въ 1854 г. фрегатъ прослужитъ уже 8 лѣтъ послѣ тимберовки, произведенной изъ сосны и лиственицы, съ желѣзнымъ подводнымъ крѣпленіемъ, и послѣ того обратный на немъ путь въ Россію будетъ сопряженъ съ большимъ рискомъ.

«Хотя, по отличному своему устройству, фрегатъ «Паллада» лучше другихъ соотвѣтствовалъ назначенію для предстоявшаго намъ плаванія, но выборъ этотъ сдѣланъ единственно за недостаткомъ новыхъ фрегатовъ; а какъ теперь имѣется при Балтійскомъ флотѣ вновь-построенный фрегатъ «Діана», то я считаю долгомъ представить не благоугодно ли будетъ испросить Высочайшее разрѣшеніе объ отправленіи въ нынѣшнемъ же году фрегата «Діана» намъ на смѣну.

«Для подробнѣйшаго объясненія всѣхъ предположеній по сему предмету и для выиграніа времени, я счелъ нужнымъ послать

курьеромъ старшаго офицера фрегата, лейтенанта Бутакова, полагая отправить его черезъ Батавію, и для сего остановился на нѣсколько часовъ въ мѣстечкѣ Анжеръ, лежащемъ въ Зондскомъ проливѣ. Узнавъ здѣсь, что голландскій пароходъ отходитъ изъ Батавіи довольно неправильно, я предпочелъ идти въ Сингапуръ. Это уклоненіе весьма мало отведетъ насъ отъ прямаго пути и, сдѣлавъ нужные запасы въ Сингапурѣ, мы можемъ пробыть менѣе времени въ Гон-Конгѣ, гдѣ, въ теперешнемъ мѣсяцѣ, солнечный зной дѣлается болѣе нестерпимымъ и вреднымъ, чѣмъ подъ самымъ экваторомъ. Изъ Сингапура лейтенантъ Бутаковъ отправится въ Цейлонъ, оттуда на англійскихъ остъ-индскихъ пароходахъ, чрезъ Красное море и Египетъ, достигнетъ Европы.»

1 іюля фрегатъ снялся съ Сингапурскаго рейда и чрезъ 12 дней прибылъ въ Гон-Конгъ. Въ теченіе первыхъ семи дней плаваніе это затрудняемо было тихими перемѣнными вѣтрами, а въ 8° N широты, получивъ попутный муссонъ, фрегатъ въ пять сутокъ прошелъ до 1000 миль.

«По прибытіи сюда, пишетъ генералъ-адъютантъ Путятинъ, мы были приняты англійскимъ полномочнымъ (который вмѣстѣ съ тѣмъ соединяетъ званіе губернатора Гон-Конга) со всею вѣжливостью и вниманіемъ, и встрѣтили также со стороны морскаго начальства не меньшую готовность содѣйствовать къ исправленію всѣхъ нашихъ нуждъ, какъ и въ другихъ англійскихъ портахъ. Шкуну «Востокъ» я засталъ уже здѣсь благополучно прибывшею полутора сутками ранѣе фрегата, по случаю семидневной остановки послѣдняго въ Сингапурѣ.

«18 іюня я совершилъ на шкунѣ поѣздку въ Кантонъ и послалъ тамошнему генералъ-губернатору бумагу, въ которой изъяснилъ, что правительство наше не сомнѣвается въ дружескомъ пріемѣ какъ военныхъ, такъ и купеческихъ нашихъ судовъ въ открытыхъ европейцамъ пяти китайскихъ портахъ. Въ отвѣтѣ своемъ генералъ-губернаторъ объявляя, что, по причинѣ сухопутной торговли, производимой Россіею съ Китаемъ на сѣверѣ, онъ не въ правѣ допускать въ китайскіе порта русскихъ купеческихъ судовъ, ничего не упомянулъ о военныхъ. Сверхъ того, шкуна «Востокъ» стала на якорь противъ самаго города, и хотя китайскому флагу салюта производимо не было, потому что

китайцы не имѣютъ обыкновенія отвѣчать на него, но при отдачѣ мною визита командиру стоящаго въ Кантонѣ англійскаго военнаго брига «Rapid», мнѣ салютовали 15-ю выстрѣлами, на что со шкуны отвѣтствовано было равнымъ числомъ, слѣдовательно генералъ-губернаторъ не могъ не знать о томъ, что въ Кантонъ прибыло россійское военное судно. А какъ въ здѣшнемъ краѣ нуженъ только примѣръ, чтобъ утвердить какой-либо новый обычай, то я считаю вопросъ о безпрепятственномъ посѣщеніи нашими военными судами пяти китайскихъ портовъ уже рѣшеннымъ. Что же касается до допущенія въ эти порта для торговли русскихъ купеческихъ судовъ, то я представляю подробныя депеши о сношеніяхъ моихъ съ кантонскимъ генералъ-губернаторомъ, вмѣстѣ съ мнѣніемъ, какимъ образомъ можно было бы вести переговоры объ этомъ предметѣ.

«Узнавъ въ Кантонѣ, что американскій командоръ Перри съ 6 судами уже отправился съ острововъ Лу-чу къ берегамъ Японіи, я спѣшу оставить здѣшній портъ и направляюсь къ островамъ Бонинъ, гдѣ надѣюсь уже найти какъ посланныхъ изъ Россіи курьеровъ, такъ и суда, долженствующія соединиться съ фрегатомъ «Паллада».

При переходѣ изъ Гон-Конга, откуда фрегатъ вышелъ 26 іюня, до острововъ Бонинъ-Сима, вмѣсто дующаго обыкновенно въ это время года SW муссона, фрегатъ встрѣтилъ противные восточные вѣтры, сопровождаемые шквалами и много замедлявшіе плаваніе фрегата.

Предположивъ идти проходомъ между Формозою и островами Баши, генералъ-адъютантъ Путятинъ рѣшился зайти на о-въ Батанъ, принадлежащій къ послѣдней группѣ, чтобы запастить тамъ свѣжею провизіею; но, подойдя 7-го іюля вечеромъ къ этому острову съ подвѣтренной стороны и продержавшись около него всю ночь и не видя возможности пристать гдѣ-либо на гребныхъ судахъ по причинѣ сильнаго прибоя, къ утру отправился далѣе.

Въ ночь съ 8 на 9 іюля вѣтеръ сталъ постепенно свѣжѣть отъ NW и къ утру скрѣпчалъ до того, что на фрегатѣ принуждены были закрѣпить крюйсель, а у прочихъ марселей взять всѣ рифы. Утромъ 9 іюля и въ теченіе дня вѣтръ продол-

жалъ усиливаться и фрегатъ сталъ приготовляться къ выдержанію одного изъ тѣхъ жестокихъ вращательныхъ штормовъ, которые случаются въ здѣшнемъ морѣ въ лѣтніе мѣсяцы. Подобно тифону, штормъ этотъ, при быстромъ пониженіи барометра, переходилъ постепенно отъ одного румба къ другому, дулъ въ теченіе 12 часовъ отъ NW, потомъ перешелъ къ W, наконецъ SW, S, SO и окончился OSO. При этомъ, хотя по временамъ шелъ дождь, но не было никакихъ электрическихъ явленій въ воздухѣ; только наканунѣ, при началѣ шторма, при облачномъ небѣ, атмосфера была жаркая и нѣсколько удушливая (*). Фрегатъ несло съ быстротою, превышавшею иногда 12 узловъ, а 9 іюля, вечеромъ, когда барометръ пересталъ понижаться, вѣтеръ достигъ крайней степени силы и вырвалъ фокъ, гротъ и форъ-марсель. Опредѣливъ по барометрическимъ наблюденіямъ центръ вращенія тифона, фрегатъ перемѣнилъ курсъ, согласно правилъ, преподанныхъ въ теоріи вращательныхъ штормовъ, на два румба вправо и вскорѣ вышелъ изъ его круга. Продолжаясь всего до 30 часовъ, тифонъ этотъ началъ мало по малу ослабѣвать и 11 іюля стихъ окончательно, но зыбь продолжалась еще около сутокъ.

Хотя штормъ этотъ не произвелъ особенно важныхъ поврежденій въ фрегатѣ, но при этомъ случаѣ вновь оказалась, что плаваніе на фрегатѣ долѣе 1853 года, будетъ сопряжено съ рискомъ. При самомъ началѣ шторма на фрегатѣ обнаружилась течь въ верхней части его. При этомъ случаѣ также оказались неудобными желѣзные винты у вантъ; они, кромѣ другихъ недостатковъ, главнѣйше неудобны были потому, что при сильной качкѣ ломались у нихъ крѣпительныя планки. Вслѣдъ за штормомъ наступили тихіе противные вѣтры, и такое состояніе погоды продолжалось до 20 іюля, а этого числа подулъ попутный вѣтръ и утромъ 26 іюля, усмотрѣвъ острова Бонинъ-Сима, фрегатъ «Паллада», около полудня, бросилъ якорь въ портѣ Лойдъ, на островѣ Пиль.

На этотъ переходъ, который можно было бы совершить въ двѣ недѣли, фрегатъ употребилъ ровно 30 дней. Въ портѣ

(*) Подробное описаніе этого урагана, выдержаннаго «Палладою», см. объ ураганахъ.

Лойдъ генералъ-адъютантъ Путятинъ засталъ благополучно прибывшими всѣ назначенныя въ составъ ввѣреннаго ему отряда суда. Изъ нихъ корветъ «Оливуца»—капитанъ-лейтенантъ Назимовъ—пришелъ ранѣе фрегата тридцатью, шкуна «Востокъ» пятью, а судно Россійско-Американской Компаніи «Князь Меншиковъ»—лейтенантъ Фуругельмъ,—десятью днями. Всѣ эти суда найдены генералъ-адъютантомъ Путятинымъ въ надлежащемъ видѣ и боевомъ порядкѣ. На суднѣ «Князь Меншиковъ» прибыли съ Сандвичевыхъ острововъ посланные съ депешами, къ генералъ-адъютанту Путятину, лейтенантъ Кроунъ и коллежскій регистраторъ Бодиско, а также привезена большая часть заготовленной въ Гамбургѣ провизіи для фрегата.

Желая доставить молодымъ офицерамъ и гардемаринамъ нѣкоторую практику въ описи береговъ и составленіи картъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ воспользовался тѣмъ временемъ, когда на фрегатѣ производились исправленія, и отправился на корветѣ «Оливуца» къ третьей, неизслѣдованной еще группѣ (о-ва Бели) острововъ Бонинъ, лежащей къ S въ 18 миляхъ отъ острова Пиль, и сдѣлалъ имъ надлежащую опись.

Въ портѣ Лойдъ, противъ ожиданія, генералъ-адъютантъ Путятинъ не нашелъ почти никакой свѣжей провизіи: малое число здѣшнихъ англійскихъ и американскихъ поселенцевъ, продали весь имѣвшійся у нихъ запасъ живности и зелени, на заходившій сюда американскій отрядъ командора Перри, а также и на китоловныя суда, посѣщающія этотъ портъ.

Оправившись, сколько позволяли мѣстныя средства, въ портѣ Лойдъ, фрегатъ «Паллада», а съ нимъ и прочія три судна 4 августа снялись съ якоря и, при хорошемъ попутномъ вѣтрѣ, направились къ берегамъ Японіи. Плаваніе до Нагасаки было одно изъ самыхъ счастливыхъ во всѣхъ отношеніяхъ. Постоянно дулъ умѣренный SO, при которомъ весь отрядъ держался соединенно. Несмотря на то, что фрегатъ почти все время имѣлъ на буксирѣ шкуну «Востокъ», онъ шелъ отъ 6 до 9 узловъ, оставляя за собою всѣ прочія суда. Но и при этомъ замедленіи переходъ отъ Бонинъ-Сима до Нагасаки, составляющій 850 миль, совершенъ съ небольшимъ въ пять сутокъ.

Въ прекрасную погоду, засвѣтло, отрядъ миновалъ мелкіе

острова, составляющіе южную оконечность Японскаго архипелага. 9 августа, вечеромъ, эскадра подошла къ Нагасакскому рейду, но по малоизвѣстности его, не рѣшалась войти въ темнотѣ, и всю ночь держалась у входа, подъ малыми парусами. На слѣдующее утро, генералъ-адъютантъ Путятинъ приказалъ поднять, на форъ-брамъ-стеньгѣ фрегата, флагъ Уполномоченнаго Его Императорскаго Величества, и эскадра пошла на первый или наружный рейдъ, гдѣ штиль продержалъ эскадру до 4 ч. по полудни. Послѣ того, въ сопровожденіи нѣсколькихъ Японцевъ, прибывшихъ на фрегатъ, для обычныхъ освѣдомленій, которыми они встрѣчаютъ всѣ европейскія суда, эскадра наша въ боевомъ порядкѣ, при звукахъ національнаго гимна: Боже Царя храни! прошла первыя съ моря Нагасакскія батареи, наполненныя любопытствующими Японцами, и, около 6 часовъ вечера, бросила якорь на среднемъ рейдѣ.

Узнавъ, что о цѣли прибытія нашей эскадры къ берегамъ Японіи сообщено будетъ чрезъ имѣющееся у генералъ-адъютанта Путятина письмо къ Нагасакскому губернатору, Японцы спросили: «Зачѣмъ же съ однимъ письмомъ прибыли четыре судна?» На это отвѣчали, что, по важности посланнаго къ нимъ лица, признано было нужнымъ отправить съ нимъ такое число судовъ. Японскіе чиновники, сообщивъ разрѣшеніе губернатора идти прямо на средній рейдъ, далѣе котораго европейскія суда, кромѣ голландскихъ, не допускаются, предоставили эскадрѣ нашей размѣститься по своему усмотрѣнію, и даже стать на внутренній рейдъ.

Вообще Японцы оказывали предупредительность и вниманіе къ желаніямъ генералъ-адъютанта Путятина, чего доселѣ по описаніямъ, другимъ не изъявляли. На другой день прибытія нашей эскадры въ Нагасаки, на «Палладу» явились два Опперъ-Баніоса или старшіе чиновника въ городѣ, съ переводчиками и свитою, которые и были приняты состоящими при генералъ-адъютантѣ Путятинѣ офицерами и чиновниками, съ нѣкоторымъ почетомъ, и были угощены чаемъ, виномъ и десертомъ. На слѣдующее утро они явились опять и изъявили готовность принять письмо къ губернатору, которое имъ и вручено самимъ генераль-адъютантомъ Путятинымъ. Объявляя о своемъ званіи, генералъ-адъю-

тантъ Путятинъ извѣщалъ губернатора, что имѣетъ сообщить ему письма въ японскій верховный совѣтъ отъ нашего правительства. Губернаторъ, чрезъ тѣхъ же чиновниковъ, отозвался словесно, что по важности писемъ, они должны быть приняты съ соблюденіемъ разныхъ церемоній, которыхъ онъ опредѣлить самъ собою не можетъ и ждетъ на это разрѣшенія изъ Едо, и генералъ-адъютанта Путятина проситъ снисходительно подождать, говоря, что приняты мѣры къ самому скорому полученію отвѣта изъ Едо и что нарочный, туда посланный, полетитъ какъ птица. Генералъ-адъютантъ Путятинъ согласился ждать, но только короткое время, говоря, что въ противномъ случаѣ самъ пойдетъ въ Едо, и настоялъ однакожъ на томъ, чтобы губернаторъ принялъ письмо, адресованное къ нему отъ Государственнаго Канцлера.

Письмо это и было вручено 13 августа, помянутымъ чиновникамъ, съ соблюденіемъ нѣкоторой, съ обѣихъ сторонъ, торжественности.

6 сентября прибыло наконецъ разрѣшеніе изъ Едо на принятіе письма отъ генералъ-адъютанта Путятина. Вслѣдъ за тѣмъ начались переговоры о церемоніалѣ, которымъ должно было сопровождаться свиданіе нашего Полномочнаго съ Нагасакскимъ губернаторомъ. Во всѣхъ пунктахъ церемоніала, особенно спорныхъ, Японцы ссылались на примѣръ Рѣзанова; но генералъ-адъютантъ Путятинъ возражалъ, что нынѣшнее посольство предпринято въ большихъ, противъ прежняго, размѣрахъ, что̀ доказывается присылкою четырехъ судовъ, вмѣсто одного. Такъ Полномочный нашъ настоялъ, чтобы его сопровождалъ на берегъ караулъ изъ 20 человѣкъ, съ ружьями, предшествуемый россійскимъ флагомъ и музыкантами: чтобы свита его состояла изъ 12 офицеровъ и чиновниковъ, и чтобы взять съ собою кресла, для всѣхъ нашихъ, участвующихъ въ переговорахъ, дабы не сидѣть на полу, по примѣру Японцевъ. Губернатору предоставлено было право сидѣть на чемъ и какъ хочетъ. Оставался одинъ спорный пунктъ, но и тотъ былъ устраненъ: Японцы требовали, чтобъ наши ѣхали на берегъ на японскихъ лодкахъ, ссылаясь опять на примѣръ Рѣзанова, и представляя, что они этимъ хотятъ оказать Русскимъ особое уваженіе. Но генералъ-адъютантъ Путятинъ отвѣчалъ, что

находить это несообразнымъ съ достоинствомъ военныхъ судовъ, при которыхъ находится достаточное число всякаго рода шлюпокъ. Отъ угощенія, на которомъ не хотѣлъ присутствовать губернаторъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ отказался. Кланяться и оказывать взаимныя вѣжливости положено каждому по своимъ обычаямъ. Эта твердость и настойчивость въ условіяхъ церемоніала необходима была потому, что при большей уступчивости со стороны нашего Полномочнаго, Японцы требовали бы подобной же уступчивости и въ самыхъ предметахъ переговора.

8 сентября утромъ пріѣхали японскіе чиновники съ извѣщеніемъ, что на другой день, 9 сентября, т. е. въ высокоторжественный день рожденія Его Высочества Генералъ-Адмирала, губернаторъ готовъ принять полномочнаго, въ 10 часовъ утра. Выборъ дня произошелъ совершенно случайно, но моряки наши были какъ нельзя болѣе довольны, что день этотъ ознаменуется замѣчательнымъ событіемъ въ экспедиціи, и приняли это за добрый знакъ.

9 сентября, по совершеніи Божественной службы на фрегатѣ, на него явились старшіе по губернаторѣ два чиновника, со свитою, и увѣдомили, что губернаторъ ожидаетъ Полномочнаго.

Въ то время, когда шесть шлюпокъ съ Полномочнымъ и его свитою, въ строгомъ порядкѣ, одна за другою, тронулись съ мѣста, раздался народный гимнъ Боже Царя храни! и суда наши мгновенно покрылись флагами всѣхъ націй, а матросы, стоявшіе по реямъ, огласили воздухъ троекратнымъ ура. Все это исторгло у Японцевъ, во множествѣ собравшихся на лодкахъ, около нашихъ судовъ, одинъ общій крикъ удивленія и восторга.

При выходѣ на берегъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ былъ встрѣченъ заранѣе прибывшимъ туда карауломъ и офицерами, и отказавшись отъ приготовленныхъ для него, по уговору, носилокъ, отправился церемоніальнымъ шествіемъ, съ музыкою, къ дому губернатора. По дорогѣ разставлены были японскіе солдаты, которые видомъ своимъ и одеждою, возбуждали въ морякахъ нашихъ смѣхъ и сожалѣніе. Комнаты губернаторскаго дома, по которымъ проходилъ Полномочный со свитою, до залы, гдѣ назначено свиданіе, наполнены были сидѣвшими вдоль стѣнъ, на полу,

чиновниками, въ парадныхъ одеждахъ. Губернаторъ вошелъ въ залу въ одно время съ Полномочнымъ и тогда началась бесѣда между ними, черезъ переводчиковъ. Послѣ размѣна обыкновенныхъ учтивостей и передачи губернатору письма въ верховный совѣтъ, Полномочный хотѣлъ приступить къ переговорамъ, касательно полученія отвѣта, но губернаторъ отклонилъ это, прося отдохнуть и потомъ уже продолжать бесѣду, и за тѣмъ удалился. Проведя нѣсколько минутъ въ отдыхальнѣ, Полномочный со свитою возвратился въ залу и продолжалъ бесѣду съ губернаторомъ. Простившись съ нимъ и проходя обратно по комнатамъ, наши увидѣли, что въ одной изъ нихъ накрытъ большой столъ, по европейски, уставленный различными блюдами, что все вѣроятно было взято въ голландской факторіи. Японскіе чиновники убѣдительно просили генералъ-адъютанта Путятина и его свиту принять завтракъ, но генералъ-адъютантъ Путятинъ, замѣтивъ имъ, что они поступаютъ противъ уговора, и что угощенія, безъ участія въ немъ губернатора, принять не можетъ, вышелъ со свитою изъ дома и тѣмъ же порядкомъ возвратился на фрегатъ.

Осмотрѣвшись нѣкоторое время здѣсь на мѣстѣ, генералъ-адъютантъ Путятинъ послалъ транспортъ «Князь Меншиковъ» въ Шанхай, за свѣжею провизіей, а шкуну «Востокъ» для описи нѣкоторыхъ неизслѣдованныхъ мѣстъ на сѣверо-восточномъ берегу Сибири.

Занятый сношеніями съ японскими властями, генералъ-адъютантъ Путятинъ въ то же время упражнялъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ своей эскадры различными порученіями и работами. Такъ между прочимъ, морской артиллеріи капитанъ Лосевъ составилъ описаніе Нагасакскихъ укрѣпленій, а гардемаринъ (нынѣ капитанъ 1 ранга) Пещуровъ—описаніе Нагасакскаго порта. По случаю продолжительной стоянки эскадры въ Нагасаки, представилась полная возможность къ приведенію фрегата и другихъ судовъ въ самое удовлетворительное состояніе, какъ въ морскомъ, такъ и въ боевомъ отношеніи. При этомъ особенное вниманіе обращено было на расторопность нижнихъ чиновъ, какъ въ парусныхъ, такъ и артиллерійскихъ ученьяхъ и дессантныхъ дѣйствіяхъ. Во время ученій, на фрегатѣ не разъ присутствовали японскіе чиновники со свитою и не скрывали чувства удивленія, при видѣ стройныхъ и

быстрыхъ маневровъ, которымъ были свидѣтелями едва ли не въ первый разъ. Съ своей стороны и они, не довѣряя намъ вполнѣ, не смотря на всѣ увѣренія въ искренности и миролюбіи нашихъ видовъ, принимали, сколько могли, мѣры, чтобы поставить Нагасакскій рейдъ на военную ногу: таскали съ мѣста на мѣсто орудія, по ночамъ былъ слышенъ стукъ, шумъ, движеніе лодокъ, особенно послѣ отправленія шкуны и транспорта, что вѣроятно возбудило въ японцахъ подозрѣніе, что суда эти посланы за подкрѣпленіемъ. Нѣсколько разъ Японцы предупреждали генералъ-адъютанта Путятина, что будутъ палить для какихъ-то сигналовъ и дѣйствительно палили при возвращеніи транспорта— все это съ цѣлію показать Русскимъ, что японскія батареи находятся въ многихъ пунктахъ, и орудія содержатся въ исправности. Но всѣ ихъ военныя приготовленія и хлопоты послужили только къ тому, что вполнѣ обличили жалкое состояніе ихъ артиллеріи и незнаніе никакихъ правилъ военнаго искусства. Впрочемъ Японцы сами понимали свою слабость и хотя еще продолжали дѣйствовать въ сношеніяхъ съ иностранцами именемъ своихъ законовъ и обычаевъ, но между тѣмъ, при настойчивости со стороны чужеземныхъ судовъ, дѣлали большія уступки. Надо замѣтить, что генералъ-адъютантъ Путятинъ ни разу не прибѣгнулъ къ угрозѣ и самая настойчивость его сопровождалась кротостью и вѣжливостью.

15 сентября возвратился къ эскадрѣ, посылаемый въ Шанхай, транспортъ «Князь Меншиковъ». Транспортъ этотъ снова отправленъ былъ въ Шанхай 21 сентября, для собранія свѣдѣній о политическихъ дѣлахъ въ Европѣ. Въ первыхъ числахъ ноября прибыли къ отряду шкуна «Востокъ» и транспортъ «Князь Меншиковъ».

14 августа того же 1853 года скончался Сіогунъ, свѣтскій императоръ Японіи. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ прочими, пріостановило на время ходъ переговоровъ генералъ-адъютанта Путятина съ японскимъ правительствомъ, и потому эскадра наша 11 ноября оставила на короткое время Нагасаки и направилась къ Шанхаю, для пополненія запасовъ провизіи. Въ ночи на 12 ноября, при свѣжемъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ съ порывами, на шкунѣ «Востокъ» свернуло топъ грота-мачты.

На слѣдующее утро открыты три отдѣльные камня, отъ 40 до 60 футовъ высоты надъ поверхностію моря, не назначенные ни на какихъ картахъ. Наибольшій изъ нихъ, который есть въ то же время и самый южный, по наблюденіямъ, находится въ широтѣ 32° 14′ 39″ N и долготѣ 128° 8′ 21 ″О-й отъ Гринича; отъ этого камня сѣверный лежитъ на NO 37° въ разстояніи $^1/_2$ мили, а средній въ одномъ кабельтовѣ къ N, и соединенъ съ южнымъ подводнымъ рифомъ. Прибывъ къ устью р. Ян-це-кіангъ, отрядъ остановился у острововъ Садль, а генералъ-адъютантъ Путятинъ, 15 ноября, на шкунѣ «Востокъ», отправился въ Шанхай, отстоящій оттуда на 80 морскихъ миль.

Подводная часть желѣзной шкуны оказалась столь много покрытою ржавчиной и наростами травы, что необходимо было очистить и выкрасить ее. Для этого ввели шкуну въ докъ. Окончивъ по возможности снабженіе судовъ отряда провизіею и другими запасами, и обождавъ почту, 17 декабря весь отрядъ снялся съ рейда острововъ Садль и 22 декабря 1853 года вторично прибылъ на Нагасакскій рейдъ.

До ухода нашей эскадры въ Шанхай, генералъ-адъютантъ Путятинъ извѣстилъ Нагасакскаго губернатора, что если, по возвращеніи эскадры нашей въ Нагасаки, не будетъ тамъ назначенныхъ для переговоровъ японскихъ полномочныхъ, то эскадра наша направится въ Едо. Лишь только эскадра прибыла въ Нагасаки, губернаторъ немедленно прислалъ сказать, что полномочные давно уже находятся въ пути и черезъ три или четыре дня непременно явятся. При чемъ онъ приводилъ въ оправданіе, что, по обычаю ихъ страны, значительныя лица путешествуютъ медленно, съ большою свитою, и убѣдительно просилъ переждать сказанный срокъ. Генералъ-адъютантъ Путятинъ согласился, но съ тѣмъ, чтобы полномочные тотчасъ по пріѣздѣ назначили ему свиданіе.

Наконецъ они прибыли на праздникахъ Рождества Христова и, послѣ двухъ-дневнаго отдыха, назначили свиданіе 31 декабря. Свиданіе это происходило въ городѣ, въ томъ же «правительственномъ домѣ», какъ Японцы называютъ его, въ которомъ принималъ генералъ-адъютанта Путятина губернаторъ.

Генералъ-адъютантъ Путятинъ не иначе согласился пріѣхать на

это свиданіе, какъ съ условіемъ, чтобы полномочные въ свою очередь посѣтили его на фрегатѣ. Генералъ-адъютантъ Путятинъ ожидалъ сильныхъ возраженій, но, къ удивленію, полномочные легко на это согласились.

Чтобы положить отличіе между первымъ посѣщеніемъ губернатора и посѣщеніемъ вновь прибывшихъ, высшихъ японскихъ сановниковъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ назначилъ, для сопровожденія себя, двойной противъ прежняго караулъ, а именно, всего до 50 человѣкъ, кромѣ музыкантовъ, и до 30 человѣкъ офицеровъ со всѣхъ судовъ, кромѣ тѣхъ, которые оставались на судахъ по обязанностямъ службы.

Полномочными были назначены, по видимому, люди отличающіеся умомъ и опытностью. Они приняли генералъ-адъютанта Путятина, не столько торжественно, сколько дружески, и оказали много радушія и искренней пріязни, особенно при угощеніи обѣдомъ на японскій манеръ. Двое старшихъ—одинъ почтенный старикъ и товарищъ его, на котораго, кажется, возложено, болѣе нежели на другихъ, порученіе вести переговоры,—обѣдали вмѣстѣ съ генералъ-адъютантомъ Путятинымъ, командиромъ фрегата и двумя состоящими при нашемъ Полномочномъ лицами, а прочіе вовсе при обѣдѣ не присутствовали. По другимъ комнатамъ, за тѣснотою первой, размѣщены были офицеры. Всѣ нижніе чины, находившіеся въ свитѣ генералъ-адъютанта Путятина, были также угощены въ особомъ строеніи.

Послѣ обѣда генералъ-адъютантъ Путятинъ хотѣлъ предложить нѣкоторые вопросы по дѣлу, но хозяева уклонились отъ этого, ссылаясь на свои обычаи, запрещающіе будто бы заниматься дѣлами во время дружескихъ бесѣдъ. Чтобъ не показаться въ глазахъ Японцевъ нарушителемъ законовъ гостепріимства, генералъ-адъютантъ Путятинъ покорился ихъ желанію. Но это немѣшало ему послать имъ на другой же день вопросы письменно, и просить о безотлагательномъ отвѣтѣ. Они въ тотъ же день отвѣчали, что имѣютъ передать нашему Полномочному письмо отъ японскаго верховнаго совѣта къ нашему Государственному Канцлеру графу Нессельроду, въ отвѣтъ на его письмо, и что тамъ заключаются отвѣты на вопросы нашего Полномочнаго. Онъ просилъ ихъ вручить ему письмо это на другой же день, послѣ

ихъ посѣщенія его на фрегатѣ, т. е. 4 января 1854 г., на что они изъявили согласіе.

3 января, по окончаніи всѣхъ условій на счетъ пріема полномочныхъ, посѣщеніе ими фрегата состоялось. Событіе, весьма важное и доселѣ небывалое, чтобы высшія японскія государственныя лица, посѣтили какое-нибудь иностранное судно. Это они и сами замѣтили генералъ-адъютанту Путятину, давая понять, чтобы онъ принялъ посѣщеніе ихъ за знакъ желанія состоять въ дружескихъ отношеніяхъ къ Россіи. Генералъ-адъютантъ Путятинъ предожилъ имъ, въ ознаменованіе равенства возложеннаго на нихъ и на него званія, встрѣтить ихъ съ тѣмъ самымъ почетомъ, какой оказанъ былъ и ему при съѣздѣ на берегъ, т. е. что фрегатъ расцвѣтится флагами, люди станутъ по реямъ, на шканцахъ встрѣчены они будутъ карауломъ и музыкой, а при отъѣздѣ послѣдуетъ салютъ. Они съ удовольствіемъ приняли все кромѣ салюта.

За часъ до пріѣзда, полномочные прислали генералъ-адъютанту Путятину, отъ своего имени подарки, состоящіе изъ прекрасныхъ лакированныхъ ящиковъ, чернильницъ и т. п. и, между прочимъ, саблю высокаго достоинства, какъ по качеству клинка, такъ и по красотѣ внѣшней отдѣлки. Оружіе этого рода дорого цѣнится Японцами и сабли ихъ не уступаютъ никакимъ въ свѣтѣ. Вывозить ихъ строго запрещено. Подарокъ этотъ еще замѣчателенъ по своему значенію: онъ есть крайнее выраженіе дружбы.

Наконецъ, послѣ полудня, прибыли двѣ большія двухъ-этажныя лодки, завѣшанныя красной шелковой матеріей, украшенныя луками, стрѣлами, булавами, гербами и прочими знаками высокаго званія полномочныхъ. Генералъ-адъютантъ Путятинъ пригласилъ полномочныхъ сначала въ свою каюту для отдыха, а потомъ показалъ имъ фрегатъ. Они спускались въ жилую палубу, въ арсеналъ, останавливаясь на каждомъ шагу и распрашивая обо всемъ съ такою любознательностію, которая бы сдѣлала честь самому образованному европейцу. Послѣ того приглашены они были на ютъ, гдѣ устроили для нихъ изъ сигнальныхъ флаговъ палатку. Наши показали имъ, сколько позволяло мѣсто на палубѣ, образчикъ фронтоваго ученья съ маршировкою, потомъ при-

мѣрное ученье орудіями и тревогу. Они съ непритворнымъ изумленіемъ и удовольствіемъ смотрѣли на все, и благодарили нашихъ моряковъ.

За обѣдомъ, приготовленнымъ по просьбѣ ихъ, на европейскій ладъ, они вели себя, какъ европейскіе свѣтскіе люди, говорили со всѣми, шутили и смѣялись. Они не знали, какъ благодарить за вниманіе, съ которымъ генералъ-адъютантъ Путятинъ и нѣкоторые, бывшіе за столомъ съ нимъ лица старались угостить ихъ всѣмъ, что только было на фрегатѣ лучшаго. Подражая ихъ обычаю, наши къ концу обѣда предложили имъ конфекты въ изящныхъ, купленныхъ въ Англіи, для подарковъ, ящикахъ, которые отослали съ ними, также альбомы съ гравюрами, и привели ихъ въ совершенный восторгъ. На другой день, изъявляя генералъ-адъютанту Путятину благодарность за пріемъ и угощеніе, они прибавили, что «поражены всѣмъ, что видѣли на фрегатѣ, пріемомъ русскихъ, умѣньемъ ихъ жить, и что во всю жизнь этого не забудутъ».

24 января 1854 года генералъ-адъютантъ Путятинъ съ ввѣреннымъ ему отрядомъ судовъ оставилъ Нагасаки съ цѣлію отправиться въ Манилу, давъ при этомъ шкунѣ «Востокъ» особое назначеніе въ Шанхай. На пути въ Манилу отрядъ заходилъ на Ликейскіе острова, для соединенія со шкуною въ портѣ Напакіангъ, откуда шкуна была послана для осмотра острова Бородино. Отрядъ благополучно прибылъ въ Манилу 16 февраля 1854 года, а шкуна «Востокъ», по окончаніи описи осмотрѣнныхъ острововъ, присоединилась къ нему 23 февраля.

Генералъ-адъютантъ Путятинъ, сдѣлавъ запасъ продовольствія въ такомъ количествѣ, какое могло помѣститься на суда, и погрузивъ, независимо отъ того, на транспортъ «Князь Меншиковъ» четырехмѣсячный запасъ провизіи, оставилъ Манилу 27 февраля, и со всѣми четырьмя судами отряда, направился въ Татарскій проливъ. Потомъ вице-адмиралъ Путятинъ приказалъ: транспорту «Князь Меншиковъ» идти въ Шанхай и, забравъ съ почты бумаги, соединиться съ фрегатомъ «Паллада» у о-ва Гамильтонъ, лежащаго близъ Корейскаго полуострова, на пути въ наши владѣнія; шкунѣ «Востокъ» зайти въ портъ Напакіангъ на Ликейскихъ островахъ, для освѣдомленія о дѣйствіяхъ въ Японіи аме-

риканскаго отряда Перри, имѣющаго на этихъ островахъ складъ каменнаго угля, и потомъ также слѣдовать къ Гамильтону; корвету «Оливуца» назначено отправиться прямо въ Татарскій проливъ, а потомъ идти въ Камчатку, если не получитъ другихъ приказаній.

Сомнительное состояніе гротъ и фокъ-мачтъ на фрегатѣ, заставило его зайти въ портъ Піоквинто (*), на островѣ Камигуинъ, принадлежащемъ группѣ острововъ Бабуянъ. Тамъ скрѣплены обѣ мачты фишами и вулингами, вырубивъ для того, на мѣстѣ, потребныя деревья, въ изобиліи покрывающія эту тропическую почву.

Вмѣстѣ съ тѣмъ составленъ, въ десятидневное пребываніе фрегата у этого острова, подробный планъ порта, до того еще неизслѣдованнаго.

Соединясь въ портѣ Гамильтонъ со шкуной «Востокъ» и транспортомъ «Князь Меншиковъ», генералъ-адъютантъ Путятинъ отправился въ третій разъ въ Нагасаки, гдѣ моряки наши встрѣтили праздникъ Пасхи, и на третій его день пошли въ Корейскій проливъ, за исключеніемъ шкуны «Востокъ», которой предписано было: употребивъ крайнюю осторожность, идти къ Шанхаю для освѣдомленія о состояніи дѣлъ въ Европѣ.

Такъ какъ, судя по описаніямъ, отряду генералъ-адъютанта Путятина предстояло въ апрѣлѣ встрѣтить въ Татарскомъ проливѣ льды и густые туманы, то фрегатъ «Паллада», продливъ плаваніе по Японскому морю, осмотрѣлъ въ это время еще неизслѣдованные берега Корейскаго полуострова. Благопріятные вѣтры дозволили нашимъ морякамъ осмотрѣть и снять на карту доселѣ неизслѣдованный весь восточный берегъ Кореи, начиная съ юго-восточной его оконечности до пограничной съ Манжуріею рѣки Тумень-Ула, и даже нѣсколько десятковъ миль далѣе, по Манжурскому берегу. (См. Морск. Сборн. 1855 г. №№ 1 и 4, отд. Гидрографическій). Кромѣ гидрографическаго обслѣдованія берега Кореи, генералъ-адъютантъ Путятинъ имѣлъ въ виду, на случай могущихъ возникнуть между Россіею и Корейскимъ госу-

(*) Описаніе этого порта, доставленное генералъ-адъютантомъ Путятинымъ, помѣщено въ гидрографическомъ отдѣлѣ XIV тома № 2 Морск. Сборн. 1855 г. февраль, на стр. 36.

дарствомъ сношеній, предупредить объ этомъ тамошнія власти, и потому отправилъ къ нимъ письмо, въ которомъ просилъ принимать дружелюбно наши суда.

При выходѣ изъ одной бухты на Корейскомъ берегу, фрегатъ, во время тумана, внезапно нашедшаго, дотронулся подводнаго камня, но не теряя хода, сошелъ съ него. При этомъ въ фрегатѣ оказалась течь до 1 дюйма въ часъ, но дня черезъ три пришла въ обыкновенное состояніе.

При входѣ въ Татарскій проливъ, 17 мая, фрегатъ встрѣтилъ возвращавшуюся изъ Шанхая шхуну «Востокъ», на которой было получено извѣстіе изъ газетъ объ объявленіи Франціею войны Россіи, и Высочайшее повелѣніе—русскимъ судамъ, въ этихъ водахъ плавающимъ, соединиться въ заливѣ де-Кастри.

Достигнувъ 22 мая 1854 г. Императорской гавани «Паллада» застала въ ней транспортъ «Князь Меншиковъ». Корветъ «Оливуца» отправился въ Камчатку. Шкуну «Востокъ» генералъ-адъютантъ Путятинъ отправилъ въ заливъ де-Кастри, для полученія приказаній отъ генералъ-губернатора Восточной Сибири.— По прибытіи фрегата «Діана» къ берегамъ Россіи, генералъ-адъютантъ Путятинъ пересѣлъ на этотъ фрегатъ.

Между тѣмъ 28 октября 1853 года послѣдовало распоряженіе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, чтобы по прибытіи фрегата «Паллада» къ берегамъ Сибири, назначить коммисію, для подробнаго освидѣтельствованія: въ какомъ состояніи находится это судно и благонадежно ли къ обратному плаванію въ Кронштадтъ, а также, доставить соображенія о пользѣ, которую можно бы извлечь изъ этого судна, если бы послѣдовало разрѣшеніе оставить его при сибирской флотиліи.

На этомъ основаніи фрегатъ былъ освидѣтельствованъ, по приходѣ въ Татарскій проливъ, особою коммисіею, которая нашла, что для плаванія въ морѣ, фрегатъ требуетъ ввода въ докъ, тщательнаго осмотра и капитальныхъ исправленій.

Генералъ Муравьевъ по этому поводу и по случаю прибытія въ распоряженіе генералъ-адъютанта Путятина фрегата «Діана», предписалъ флигель-адъютанту Унковскому, ввести ввѣренный ему фрегатъ въ р. Амуръ, гдѣ и остаться на зимовку. Но при всемъ стараніи, не могли ввести фрегатъ въ Амуръ, по причинѣ мел-

ководія бара рѣки. Неблагопріятныя обстоятельства, сопровождавшія проводку фрегата въ Амуръ, заставили вице-адмирала Путятина составить особую коммисію, для разсмотрѣнія возможности провести его въ Амуръ. Коммисія, состоявшая изъ капитана 1 ранга Унковскаго, капитана 2 ранга Посьета, капитанъ-лейтенанта Лесовскаго и капитана Хализова, нашла что успѣхъ проводки весьма сомнителенъ, въ особенности же въ бывшее въ то время позднее осеннее время.

На этомъ основаніи, «Паллада» была выведена изъ лимана и отправлена въ Императорскую гавань, гдѣ и оставлена на зимовку, при одномъ офицерѣ, съ нѣсколькими человѣками нижнихъ чиновъ.

Контръ-адмиралъ Завойко, опасаясь, чтобы весною 1856 года фрегатъ не достался въ руки непріятеля, командировалъ туда зимою на собакахъ, мичмана Разградскаго, съ порученіемъ затопить фрегатъ и вывезти оттуда офицера и команду, что̀ имъ и было исполнено.

3.

Шкуна „Востокъ“.

Купленная въ Англіи генералъ-адъютантомъ Путятинымъ, для нуждъ сибирскихъ портовъ, желѣзная шкуна «Востокъ», 5 января 1853 года вышла на рейдъ. Построенная для торговой цѣли, она требовала, для новаго назначенія, нѣкоторыхъ приготовительныхъ работъ. 6 января шкуна вышла, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Паллада», съ Спитгедскаго рейда, для слѣдованія въ Тихій океанъ, подъ командою лейтенанта Римскаго-Корсакова.

При ровномъ вѣтрѣ отъ NNW, скоро обогнули южную сторону Вайта. Около полдня миновали траверзъ мыса св. Екатерины, гдѣ заштилѣли и по сигналу адмирала развели пары. Въ сумерки, подойдя къ фрегату для переговоровъ, командиръ получилъ приказаніе идти впередъ къ Лизарду и тамъ ожидать фрегата. Ночью на 7-е вѣтеръ задулъ отъ W и въ теченіе утра постепенно свѣжѣлъ. Въ 3 часа пополудни, при огромной зыби,

въ машинѣ лопнула трубка отъ снабжающей помпы. Кромѣ того, огонь правой пары стень-вантъ сползъ съ заплечика и выломились краспицы фоковыхъ кнехтовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ находила пасмурность, а вѣтеръ свѣжѣлъ, и потому спустились къ Торбею, гдѣ въ тотъ же вечеръ и стали на якорь.

Крѣпкій вѣтеръ продолжался болѣе полуторыхъ сутокъ. 10 января всѣ поврежденія были исправлены и шкуна снялась съ якоря, а къ утру 11-го была уже у Лизарда. Около полдня соединились съ фрегатомъ, который взялъ шкуну на буксиръ. 12-го вечеромъ, вѣтеръ отъ NO началъ свѣжѣть и перешелъ къ S; одинъ изъ буксирныхъ кабельтововъ перетерся и лопнулъ, а другой принуждены были отдать, потому что шкуна, при свѣжемъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ въ бейдевиндъ, безпрестанно набѣгала. Вскорѣ, при нашедшей пасмурности, фрегатъ потерялся изъ виду и всю ночь лежали бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ съ зарифленными парусами. 13-го вѣтеръ стихъ, но потомъ перейдя къ NW, опять засвѣжѣлъ съ прежнею силою. Утромъ увидѣли фрегатъ, который подойдя къ шкунѣ, сигналомъ назначилъ рандеву «Мадера», и затѣмъ взялъ курсъ къ SW, а шкуна легла въ бейдевиндъ на StW, потому что въ полвѣтра сильно поддавало.

14-го утромъ вѣтеръ перешелъ къ N и утихъ, такъ что легли настоящимъ курсомъ. Послѣ 12 числа, четверо сутокъ не имѣли ни одной обсерваціи и 16-го были не мало удивлены, когда мѣсто въ полдень по обсерваціи и хронометрамъ оказалось на 2° 5′ западнѣе и 45 милями южнѣе счислимаго, что слѣдуетъ приписать такъ называемому Реннелевскому теченію.

Ожидая въ это время года наиболѣе западныхъ вѣтровъ, не взирая на благопріятный NO, склоняли курсъ болѣе къ западу, нежели сколько требовалось для прямаго пути, и не прежде взяли курсъ на Мадеру, какъ миновали параллель Финистера. 18 января вѣтеръ началъ стихать, почему развели пары и 20-го увидѣли впереди, прямо по курсу, въ 40 миляхъ, Порто-Санто. а 21-го, въ 10 часовъ утра, стали на якорь на Фунчальскомъ рейдѣ.

Получивъ здѣсь распоряженіе адмирала слѣдовать къ мысу Доброй Надежды, шкуна осталась на двое сутокъ на этомъ рейдѣ, чтобы просушить подмоченныя разныя вещи, запастись

водою и углемъ. 23 числа, вечеромъ, снявшись съ якоря, получили умѣренный NO, который послѣ почти не оставлялъ шкуну. 25-го были усмотрѣны острова Генерифской группы, вѣтеръ усилился, и ночью миновали эту группу, пройдя между островами Пальма и Гомера, въ 12 миляхъ западнѣе оконечности послѣдняго. У Генерифской группы замѣтили теченіе отъ О по 1 мили въ часъ.

Проходя параллель мыса Барбисъ, въ разстояніи около 200 миль, замѣтили, что пасатъ слабѣетъ и отходитъ къ NW, а 26 января въ полдень, будучи еще 20 милями ближе къ африканскому берегу, нашли что цвѣтъ воды перемѣнился изъ голубаго въ зеленый. Опасаясь потерять пасатъ, склонили курсъ къ W, чтобы удалиться отъ африканскаго берега, и дѣйствительно на слѣдующее утро опять бѣжали по 7 и 8 узловъ съ свѣжимъ марсельнымъ NO.

Желая пересѣчь экваторъ, по совѣту адмирала, около 10° О долготы, предположили обойти острова Зеленаго мыса по восточную сторону, и хотя это приблизило шкуну къ африканскому берегу еще болѣе, однако пасатъ на этотъ разъ не стихалъ нисколько и его потеряли не прежде 4 февраля, въ 5° N шир. Онъ стихалъ по немногу, въ продолженіе двухъ сутокъ. Между островами Зеленаго мыса и африканскимъ берегомъ, входили въ полосу всплесковъ, означенную на англійскихъ картахъ. Другую такую же полосу пересѣкли въ широтѣ 10° N. Къ N отъ этой параллели чувствовали ежедневно SO теченіе, а къ югу отъ нея NW и W-ое.

Экваторъ пересѣкли между 9 и 10° О долготы, 9 февраля, въ 4 часа пополудни, съ попутнымъ довольно бойкимъ шкваломъ отъ О, которымъ и начался SO пасатъ. Въ штилевой же полосѣ шли постоянно подъ парами и имѣли большею частію безвѣтріе или легкіе перемѣнные вѣтры между SSO и SSW, при ясной погодѣ.

16 февраля, въ шир. $10^1/_2^0$ S, долг. 17° W, пасатъ началъ дуть не ровно, а 17-го въ полдень, въ той же долготѣ и широтѣ 12°, совсѣмъ стихъ. Потомъ до 20 числа держали пары, а 21-го, въ шир. 16°S и долготѣ 15° W, пасатъ опять возобно-

вился и проводилъ шкуну до 20½° S широты, гдѣ окончательно оставилъ шкуну 23 февраля.

На всемъ переходѣ между тропиками ничего достойнаго замѣчанія не случилось. Жаръ не былъ утомителенъ, а температура не превышала 24°R. Въ штилевой полосѣ имѣли одну грозу и два дождя и то непродолжительные.

Южный тропикъ пересѣкли 24 февраля, въ долготѣ 13° W, и потомъ до 30°S широты имѣли перемѣнные NO и SO вѣтры, большею частію умѣренные и тихіе, при очень крупной зыби отъ SW, и потомъ умѣренные и большею частію юго-западные. Послѣдніе двое сутокъ передъ тѣмъ, какъ усмотрѣнъ былъ мысъ Доброй Надежды, шкуну провожалъ свѣжій SW, съ большимъ волненіемъ. 14 марта, послѣ полдня, усмотрѣли высокія горы мыса Доброй Надежды и Фалсъ-Капа, а 15-го, въ 2 часа по полуночи, бросили якорь въ Саймонсъ-Баѣ, гдѣ нашли фрегатъ «Паллада». Здоровье команды на всемъ переходѣ было въ самомъ удовлетворительномъ состояніи.

Шкуна «Востокъ» въ совершонномъ ею плаваніи къ мысу Доброй Надежды оказалась судномъ благонадежнымъ и покойнымъ въ морѣ. Она истратила менѣе половины имѣвшагося у нея запаса угля и большую часть плавала подъ парусами. Удостовѣрясь въ хорошихъ ея качествахъ, генералъ-адъютантъ Путятинъ предписалъ командиру ея слѣдовать въ Гонъ-Конгъ отдѣльно, зайдя на Кокосовые острова, лежащіе въ шир. 11° 50′ S и въ долг. 96° 51′ O, или въ одну изъ бухтъ на NW углу о-ва Явы, для пополненія воды и запаса свѣжей провизіи.

11 апрѣля шкуна вышла въ море и до слѣдующаго полдня не имѣла вѣтра, а потомъ, при легкомъ бомъ-брамсельномъ вѣтрѣ отъ NW, держала пары до разсвѣта 13-го числа. До этого времени курсъ направленъ былъ по меридіану, но съ полдня 13-го, опредѣливъ себя обсерваціею въ шир. 37° S, долготѣ 20° 14′ O, склонили курсъ къ SO, въ обходъ Игольной банки. Вечеромъ заштилѣло, но около полуночи стали подыматься отъ SO густыя тучи, и черезъ часъ вѣтеръ засвѣжѣлъ до такой степени, что шкуна лежала въ бейдевиндъ, подъ однимъ косымъ фокомъ. Вѣтеръ сопровождался густою пасмурностію и мелкимъ дождемъ и

дулъ крѣпкими порывами. На огромномъ волненіи шкуна качалась размашисто, но безъ ударовъ.

Съ полуночи 15-го вѣтеръ сталъ смягчаться и пошелъ черезъ О къ N, и съ 11 час. утра взяли настоящій курсъ. Идя между параллелями 39° и 40°, имѣли рядъ свѣжихъ попутныхъ вѣтровъ, не прерывавшихся до меридіана 35°. Но потомъ до самаго о-ва Св. Павла не было ни одного западнаго вѣтра, а все время дули сѣверные и южные вѣтры и иногда SO, перемежавшійся кратковременными штилями и большею частію слабый. 18 апрѣля, находясь въ шир. 39½°, долготѣ 29°, при ясной погодѣ, увидѣли комету, къ SW отъ Оріона.

Мая 3-го, командиръ шкуны, объѣзжая ее, замѣтилъ, что всѣ ракушки отъ подводной части отвалились и подводная часть покрылась зеленоватою слизью, которой до того не замѣчали.

О-въ Св. Павла увидѣли на разсвѣтѣ 5 мая, т. е. на 24 день по выхдѣ изъ Симонсъ-Бая. Вѣтеръ въ это время имѣли свѣжій брамсельный отъ W, при ясной погодѣ, потому воспользовались благопріятными обстоятельствами, чтобы подойти къ острову и осмотрѣть его; обойдя островъ въ милѣ разстоянія, осмотрѣли его вокругъ и нашли что онъ вѣрно описанъ у Горсбурга. Во время лавировки къ якорному мѣсту, изъ ущелій налетали сильные порывы, такъ что безпрестанно приходилось отдавать марса-фалы. Подъ парусами и парами, въ четыре небольшихъ галса, подошли къ острову на ¾ мили и стали на якорь на 12 саж. глубинѣ.

Здѣсь встрѣтили француза, занимавшагося съ 3 работниками ловлею трески. Рыбы у острова чрезвычайно много и команда наловила ея въ часъ времени сколько было потребно. Кромѣ того пріобрѣли отъ поселенцевъ куръ и зелень. Простоявъ здѣсь 4 часа, не медля снялись съ якоря и взяли курсъ къ пересѣченію параллели 30° S въ долготѣ 100° О. На этомъ переходѣ шкуну снова подхватили западные вѣтры. 8 мая дулъ крѣпкій SW, съ большимъ волненіемъ. Сначала держали 13 румбами отъ вѣтра, но скоро принуждены были спуститься на фордевиндъ, потому что валы начали настигать и однимъ изъ нихъ вахтеннаго офицера чуть не выбросило за бортъ.

13 мая, въ широтѣ 30° S, долготѣ 99°, послѣ непродолжительнаго штиля, начались О и SO, сначала слабые, а потомъ

ровные брамсельные, которые не прекращались до самаго Зондскаго пролива. Въ широтѣ 18° S, долготѣ 105° вѣтеръ сталъ отходить къ SO. 22-го прошли, въ 4 миляхъ разстоянія, о-въ Рождества, и 23-го около полуночи, при довольно пасмурномъ горизонтѣ, подошли на видъ Явайской Головки.

Разведя пары, командиръ желалъ войти въ проливъ Принцевымъ каналомъ, не дожидаясь разсвѣта; но берега Явы покрылись такимъ густымъ паромъ, что принуждены были идти большимъ фарватеромъ и съ разсвѣтомъ 24 мая миновали Принцевы острова. Въ проливѣ имѣли сначала ровный вѣтеръ и начали лавировать подъ парусами и парами довольно выгодно; но къ полудню заштилѣло и взяли прямой курсъ на 4-ю оконечность. Послѣ жаркаго дня берега острова закрыло туманомъ; вода плохо охлаждала паръ и шкуна не могла идти болѣе $3^1/_2$ узловъ. Не стали же на якорь потому, что показался огонь Анжерскаго маяка. Руководствуясь этимъ огнемъ, пошли въ обходъ оконечности. Въ $^1/_2$4-го часа утра, къ удивленію, маякъ скрылся, а вмѣсто его показался передъ носомъ берегъ, въ довольно близкомъ разстояніи. Поворотили назадъ. Съ разсвѣтомъ оказалось, что ночью не только не подались впередъ, но еще потеряли мѣсто и, вѣроятно, отъ силы теченія, дѣйствовавшаго вмѣстѣ съ приливомъ. 25 мая стали на якорь на Анжерскомъ рейдѣ.

Употребивъ 2 сутокъ на наливку водою, 27-го шкуна вышла изъ Зондскаго пролива. На другой день, въ 50 миляхъ отъ Гаспарова пролива, имѣли довольно сильный шквалъ отъ NW, продолжавшійся около 4 часовъ, съ густою пасмурностію, и только на слѣдующее утро увидѣли берегъ о-ва Банка. Гаспаровъ проливъ миновали при штилѣ, подъ парами, Меклефильдскимъ фарватеромъ, и отсюда до 10° широты имѣли постоянные штили, такъ что на всемъ этомъ разстояніи пары не прекращались.

Муссонъ получили 7 іюня, въ шир. 10°, долготѣ 111° и взяли курсъ прямо на Меклефильдскую банку. Проходя ея западный край, ночью съ 9 на 10-е имѣли глубины отъ 25 до 30 сажень и въ слѣдующій полдень проложили курсъ на Гон-Конгъ, куда съ тѣмъ же муссономъ и прибыли благополучно, ночью съ 11 на 12-е іюня, сутками ранѣе фрегата «Паллада».

18 іюня генералъ-адъютантъ Путятинъ, на шкунѣ, совер-

шилъ поѣздку въ Кантонъ, гдѣ шкуна «Востокъ» стала на якорь противъ самаго города. Возвратясь затѣмъ въ Гон-Конгъ и окончивъ всѣ необходимыя исправленія, 26 іюня шкуна вышла въ море. До 30 іюня имѣли перемѣнные вѣтры между O и SO, при которыхъ лавировали. Сначала предполагали пройти между Формозой и о-мъ Баши; но 1-го іюля, придя на видъ китайскаго берега у о-ва Намоа, при вѣтрѣ отъ SO, почли болѣе выгоднымъ обойти Формозу съ сѣвера и спустились въ Формозскій проливъ, гдѣ заштилѣли. Но помощью машины и сильнаго теченія, до 30 миль въ сутки, 3 числа прошли меридіанъ N оконечности Формозы, гдѣ были встрѣчены ровнымъ вѣтромъ отъ O, который мало по малу къ 5 іюля перешелъ къ ONO и NO. Съ этими вѣтрами, двумя длинными галсами, подошли 7 іюля на видъ N оконечности большаго Лу-чу. Быстрое пониженіе барометра предвѣщало штормъ, а потому, сочтя опаснымъ на ночь оставаться на вѣтрѣ Ликейской группы, спустились къ югу, и въ тотъ же вечеръ привели на лѣвый галсъ. Все 8 число держались галсами подъ малыми парусами и вѣтеръ въ направленіи не мѣнялся, но только замѣтно усиливался при галсахъ къ O и стихалъ при обратныхъ. Не желая долѣе терять время, спустились на SO и черезъ 2 часа не оставалось никакого сомнѣнія, что вошли въ предѣлы тайфуна. Барометръ быстро пошелъ къ низу, полилъ проливной дождь, и вѣтеръ въ короткое время скрѣпчалъ и отошелъ къ N. Убѣдясь, что находились въ SW четверти урагана и чтобы наиболѣе воспользоваться перемѣнами вѣтра и подвинуться по пути впередъ, рѣшились пересѣчь дорогу центру урагана, т. е. спустились на S. Къ полуночи вѣтеръ такъ уже былъ крѣпокъ, что подъ зарифленными косыми парусами имѣли на фордевиндъ $10^1/_2$, а по временамъ и до 12 узловъ ходу.

Съ разсвѣтомъ вѣтеръ дулъ уже отъ NW, и по соображеніи обыкновеннаго пути урагановъ Китайскаго моря, фокусъ его имѣли уже за кормою. Но какъ барометръ продолжалъ понижаться, а вѣтеръ еще болѣе крѣпчалъ, то на случай встрѣчи съ фокусомъ и внезапной перемѣны вѣтра, сочли необходимымъ имѣть въ готовности пары.

Штормъ дулъ съ наибольшею силою между 10 и 12 час.

утра, имѣя направленіе отъ WSW. Наибольшее пониженіе барометра было 28.65 д. Около 11 часовъ утра 9-го числа оборвался фокъ-стаксель-фалъ и шкуна, не взирая на руль, привела въ бейдевиндъ. Въ этомъ положеніи зарифленные штормовые паруса весьма хорошо выдерживали самые крѣпкіе порывы. По мѣрѣ того, какъ вѣтеръ заходилъ къ W и WSW, шкуна склоняла курсъ къ SO и O, такъ чтобы держать румбовъ 9 отъ вѣтра, и это не было нисколько тяжело для судна, разумѣя конечно, что отъ большихъ валовъ и крѣпкихъ порывовъ, шкуна, имѣя хорошій ходъ, могла своевременно приспуститься.

Часовъ около 4-хъ пополудни штормъ началъ стихать. Съ полночи отвязали уже штормовые трисели, и съ разсвѣтомъ 10-го поставили всѣ паруса, и цѣлые сутки имѣли брамсельный SO съ ясною погодою. Въ этотъ день обсерваціа показала мѣсто шкуны 80-ю минутами восточнѣе счислимаго.

Послѣ 10 іюля имѣли рядъ штилей и маловѣтрій между NO и SO, и большею частію шли подъ парусами. 20-го числа прибыли въ портъ Лойдъ, гдѣ нашли корветъ «Оливуца» въ ожиданіи генералъ-адъютанта Путятина. 24-го пришелъ Компанейскій баркъ «Кн. Меншиковъ», а 25-го и фрегатъ «Паллада». Съ 30 іюля по 1 августа вводили шкуну въ 10-ти саженную яму, гдѣ поставили ее кормою на мель, дабы съ помощію водолаза удобнѣе было нажимать набивочную муфту гребнаго вала. Течь зазоромъ вала послѣ того прекратилась.

4 августа шкуна, въ составѣ эскадры, отправилась изъ порта Лойдъ къ берегамъ Японіи. Плаваніе до Нагасаки было одно изъ самыхъ счастливыхъ. Постоянно дулъ умѣренный SO. Шкуна большею частію шла на буксирѣ фрегата «Паллада». Весь же переходъ отъ о-ва Бонинъ-Сима до Нагасаки, въ 850 миль, совершенъ съ небольшимъ въ 5 сутокъ и 10 августа бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

18 августа 1853 года шкуна была отправлена изъ Нагасаки съ различными порученіями въ Татарскій проливъ и къ устью Амура. 20-го миновали Корейскій проливъ, а 26-го вечеромъ увидѣли западный берегъ Іессо. 25 автуста въ широтѣ N 40°, долготѣ O 135°, имѣли непродолжительный, но сильный штормъ, начавшійся отъ SO и въ теченіе 12 часовъ перешед-

шій къ SW. 30-го прошли вплоть около Пика-де-Лангль, а вечеромъ были усмотрѣны холмы юго-западной оконечности Сахалина.

Съ разсвѣтомъ 31-го, при легкомъ вѣтрѣ отъ S, были въ 10 миляхъ отъ мыса Крильйонъ. Съ полдня до сумерекъ шли вдоль берега, въ разстояніи $1^1/_2$ миль, имѣя глубину отъ 20 до 25 сажень. На ночь отошли миль на 10 въ море и подъ малыми парусами лежали на N, а 1-го сентября бросили якорь въ небольшой бухтѣ на Сахалинѣ. Снявшись съ якоря подъ вечеръ, по окончаніи описныхъ работъ, отошли на ночь отъ берега. 2-го сентября, миновавъ мысъ, окраивающій бухту d'Estaing съ сѣвера, увидѣли другое углубленіе, въ которомъ стали на якорь. Здѣсь также сдѣлали съемку. Снявшись къ вечеру съ якоря и слѣдуя къ N, 3 сентября подошли къ берегу не много южнѣе Лососиннаго ручья. Въ 11-мъ часу утра увидѣли 3 пирамидальные кекура, обойдя которые, бросили якорь въ небольшой бухтѣ. До 7 сентября производили въ окрестностяхъ этой буфты гидрографическія изслѣдованія. Затѣмъ снялись съ якоря и окончили въ этотъ же день бѣглую опись до мыса Тыкъ и на ночь бросили якорь около этого мыса. 8 сентября продолжали опись къ сѣверу, при чемъ шкуна, при поворотѣ почувствовала два легкихъ сотрясенія, коснувшись мели, и въ тотъ же день бросили якорь въ де-Кастри.

9 сентября шкуна съ промѣромъ дошла до мыса Лазарева, гдѣ и стала на якорь; 11-го пробрались до о-ва Хаземифъ; 12-го подошли къ мысу Уси, а 13-го стали на якорь въ самомъ устьѣ Амура, по внутреннюю сторону мыса Пронге. Отсюда командиръ шкуны отправилъ лейтенанта Чихачева въ Николаевскій постъ, а самъ, на другой шлюпкѣ, отправился въ Петровское зимовье. 18-го сентября капитанъ-лейтенантъ Римскій-Корсаковъ возвратился на шкуну, и 19 сентября снялись съ якоря, для слѣдованія въ де-Кастри, куда прибыли 20-го, при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ.

25 сентября шкуна снялась съ якоря и отправилась къ Сахалину, для повѣрки показаній лейтенанта Бошняка объ удобствахъ притоки Віахту. При этихъ работахъ, 26-го числа, шкуна стала на мель и обсохла при отливѣ. Пользуясь этимъ обстоятельствомъ, осмотрѣли подводную часть шкуны и открыли небольшее повреж-

деніе въ рулѣ, которое и было исправлено. При слѣдующемъ приливѣ шкуна сошла съ мели. 2 октября, по окончаніи описныхъ работъ и исправленіи рулеваго пера, вышли изъ притоки, а вечеромъ стали на якорь въ 5-ти миляхъ отъ мыса Дуэ, гдѣ взяли уголь и 4 октября перешли въ де-Кастри.

15 октября шкуна снова прибыла къ Дуэ, и погрузивъ уголь, 17-го отправилась въ Императорскую гавань, при S свѣжемъ вѣтрѣ, куда и прибыла 20 октября. 23 октября вышли въ море. Японское море перешли съ перемѣнными, большею частію сѣверными умѣренными вѣтрами. 1 ноября миновали Корейскій проливъ, а 3 ноября прибыли въ Нагасаки.

11 ноября, вмѣстѣ со всѣмъ отрядомъ, шкуна снялась съ якоря, при марсельномъ вѣтрѣ отъ NW. Ночью на 12 число миновали мысъ Готто и въ то же утро прошли въ виду камней Паллада. Затѣмъ почти до самой группы Садль имѣли NW, иногда очень свѣжій и порывистый. При одномъ изъ порывовъ, 13 ноября, сломало топъ гротъ-мачты не много ниже краспицы. Но случай этотъ не повлекъ за собою никакихъ дальнѣйшихъ поврежденій, такъ что передніе паруса могли нести, и съ помощію машины не отставали отъ фрегата.

14 ноября, утромъ, усмотрѣли острова Садль и послѣ полдня стали вмѣстѣ съ фрегатомъ на якорь на Остъ-Садльскомъ рейдѣ. 15 ноября, принявъ адмирала, шкуна снялась съ якоря и пройдя проливомъ между зюйдъ-и остъ-Садлями взяла курсъ къ бару Ян-це-кіанга. Въ сумерки, опредѣливъ свое мѣсто по острову Гуцлафъ, перешли баръ, и около 10 часовъ вечера, по причинѣ отлива и свѣжаго противнаго вѣтра, стали на якорь въ рѣкѣ, въ 20 миляхъ ниже Вусунга. 16-го утромъ перешли къ Вусунгу, откуда адмиралъ уѣхалъ въ Шанхай, куда на другой день перешла и шкуна.

Въ Шанхаѣ шкуна была введена въ докъ, для осмотра и окраски подводной части. Здѣсь сломанную мачту замѣнили наставной изъ комля старой мачты и фрегатской стеньги. 4 декабря шкуна была выведена изъ дока и 10-го утромъ, окончивъ вооруженіе и нагрузку, спустилась къ Вусунгу, а 11-го перешла къ о-ву Садль.

18 декабря отрядъ вышелъ въ море и имѣлъ на переходѣ

большею частію N вѣтры, иногда довольно свѣжіе. 23-го прибыли съ отрядомъ въ Нагасаки, гдѣ и бросили якорь на внутреннемъ рейдѣ.

Простоявъ въ Нагасаки съ отрядомъ 28 дней, 21 января 1854 г., адмиралъ предписалъ командиру шкуны отвезти депеши въ Шанхай и взять оттуда почту. 24 числа шкуна снялась съ якоря. На переходѣ имѣли вѣтры между NW и N, большею частію свѣжіе и сопровождаемые дождемъ и пасмурностію. 28 числа подошли на видъ Садльской группы и въ тотъ же день бросили якорь на рейдѣ о-ва Сайдъ-Садля. Свѣжіе противные вѣтры задержали здѣсь шкуну трое сутокъ и, наконецъ, снявшись съ якоря при томъ же NW, но болѣе умѣренномъ, благополучно прибыли въ Шанхай.

Исполнивъ порученіе, 31 числа шкуна вышла въ море и миновавъ ночью группу Садль, взяла курсъ къ Напакіангу, на Ликейскихъ островахъ, гдѣ шкунѣ предписано было соединиться съ отрядомъ. На этомъ переходѣ имѣли перемѣнные, большею частію умѣренные вѣтры отъ N и S. 4 февраля подошли на видъ о-ва Монтомери. Ночью на 5 число, при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ, лавировкою поднимались вдоль восточнаго берега большаго Лу-чу къ Напакіангу. 5 числа, когда были уже близко къ якорной стоянкѣ, нашла густая пасмурность. Командиръ фрегата выѣхалъ на катерѣ на встрѣчу шкунѣ, для указанія фарватера и тогда шкуна безъ затрудненія вошла на рейдъ.

Пробывъ въ Напакіангѣ трое сутокъ, 8 числа шкуна была послана адмираломъ для осмотра и описи острововъ Бородино, съ тѣмъ, чтобы шкуна соединилась потомъ съ отрядомъ въ Маниллѣ.

Въ тотъ же вечеръ, при умѣренномъ южномъ вѣтрѣ, обогнули южную оконечность Лу-чу, и 10-го, послѣ весьма благопріятнаго перехода, усмотрѣли сѣверный Бородино. Но вмѣстѣ съ тѣмъ благопріятная погода смѣнилась густою пасмурностію и дождемъ, и вѣтеръ отъ N крѣпко засвѣжѣлъ, такъ что въ этотъ день едва успѣли снять очеркъ N стороны острова. 11-го держались подъ зарифленными парусами около южнаго Бородино, а 12-го, при совершенно стихнувшемъ вѣтрѣ, въ нѣсколко часовъ, обошли оба острова и сняли ихъ прибрежные очерки.

По окончаніи работъ, въ тотъ же вечеръ взяли курсъ къ островамъ Баши. Затѣмъ въ продолженіе почти 5 дней имѣли тихіе и умѣренные вѣтры между SW и S, и подвигались впередъ, среднимъ числомъ, не болѣе 100 миль въ сутки; 18-го, около полдня, пришли на видъ о-ва Ботель-Тобаго. Здѣсь получили свѣжій NO и вошли въ Китайское море, между островами Ботель-Тобаго и сѣвернымъ Баши, а вечеромъ 19-го, находясь по счисленію миляхъ въ 30 къ О отъ мыса Бахадеръ на Люцонѣ, получили маловѣтріе, такъ что 21 числа развели пары. 23-го увидѣли Корехидорскій маякъ, а потомъ при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ, принуждены были лавировать, и только къ вечеру стали на якорь на Манильскомъ рейдѣ, гдѣ адмиралъ, съ прочими судами отряда, уже поджидалъ шкуну.

1 марта снялись съ Манильскаго рейда и до 3 марта держались соединенно съ фрегатомъ, идя вдоль берега Люцона, при легкихъ вѣтрахъ, а 3 числа шкуна была послана къ о-ву Батанъ, для заготовленія свѣжей провизіи. На другой день подошли къ каменьямъ Вилли, въ 15 миляхъ къ N отъ о-ва Калаяна. Здѣсь, при засвѣжѣвшемъ рифъ-марсельномъ N, не находя выгоднымъ держать пары, остались подъ парусами и $1^1/_2$ сутокъ лавировали длинными галсами, выбираясь къ Батану. О-й вѣтеръ началъ стихать и вечеромъ стали на якорь около о-ва Сабтанга; 7-го снялись съ якоря для отысканія якорнаго мѣста въ южной части Батана, и бросили якорь у селенія С.-Доминго. 9 марта прибылъ туда же и фрегатъ «Паллада». Получивъ здѣсь приказаніе отъ адмирала идти къ Напакіангу, а потомъ въ портъ Гамильтона, шкуна снялась съ якоря 11 марта и въ тотъ же вечеръ лавировкою вошла въ океанъ.

Переходъ отъ Батана къ Лю-чу, при противныхъ большею частію вѣтрахъ между N и NO, занялъ 10 дней, такъ что прибыли въ Напакіангъ только 20 числа, а 21-го снова вышли въ море и 28-го прибыли въ портъ Гамильтона. На этомъ переходѣ имѣли непостоянные, но чаще противные вѣтры, въ томъ числѣ одинъ въ виду о-ва Квельпарта, довольно крѣпкій.

Десяти-дневная стоянка въ портѣ была употреблена на различныя необходимыя на шкунѣ работы. 2 апрѣля прибыли сюда фрегатъ «Паллада» и баркъ «Кн. Меншиковъ», а 7-го, слѣдуя

адмиралу, шкуна снялась съ якоря и 8-го прибыла въ Нагасаки.

Получивъ предписаніе отъ адмирала взять въ Шанхаѣ почту, обозрѣть и по возможности описать группу острововъ Готто и затѣмъ идти на соединеніе съ фрегатомъ въ Императорскую гавань, шкуна 14-го вышла въ море и немедленно приступила къ обозрѣнію о-ва Готто. Соображая время прихода почты въ Шанхай, не могли заняться описью болѣе недѣли. 22-го кончили съемку восточной стороны группы и изслѣдовали проходъ между ею и западнымъ берегомъ Кіюзіу и взяли курсъ въ Ян-це-кіангъ. У Готто погода стояла благопріятная и только два раза дулъ крѣпкій вѣтеръ: одинъ отъ N, а другой отъ SW, которые отняли двое сутокъ работы. На переходѣ же къ Китайскому берегу имѣли постоянно южные вѣтры, большею частію тихіе.

28 апрѣля, при совершенномъ штилѣ и густомъ туманѣ, пошли въ Ян-це-кіангъ, но увидавъ стоявшій внѣ бара на якорѣ англійскій винтовый пароходъ «Стиксъ», ушли въ море и у острова Садль, нанявъ лодку, отправили на ней доктора Вейриха въ Шанхай за почтою, а сами со шкуною перешли къ о-ву Шавейтану у входа въ сѣверный рукавъ Ян-це-кіанга, гдѣ и дождались возвращенія съ почтою доктора Вейриха и въ тотъ же день, т. е. 3 мая, ушли въ море.

На переходѣ до Корейскаго пролива имѣли постоянные туманы и штили, весьма рѣдко перемежавшіеся слабыми и умѣренными вѣтрами. 6 мая шли вдоль сѣвернаго берега Квельпарта, а 8-го миновали Корейскій проливъ. За тѣмъ до о-ва Дажелета, который миновали вблизи, 11-го мая, шкуну сопровождали тихіе, большею частію южные вѣтры. Около параллели 40° встрѣтили крупную зыбь отъ N, и вмѣстѣ съ тѣмъ начались туманы. Но вѣтеръ все время былъ южный и изрѣдка лишь мѣнялся штилями и маловѣтріями.

17 мая, около параллели $44^1/_2°$ и меридіана 137°, въ виду Столовой горы, встрѣтили фрегатъ «Паллада» и послѣдовали за нимъ въ Татарскій проливъ. При благопріятныхъ умѣренныхъ вѣтрахъ отъ S, 20-го были уже не далѣе 8 миль отъ входа въ Императорскую гавань, но густой туманъ не позволялъ туда войти, а вмѣстѣ съ тѣмъ и вѣтеръ отъ S засвѣ-

жѣлъ. Продержась двое сутокъ въ морѣ, 23-го числа вошли въ Императорскую гавань и стали на якорь въ Константиновской губѣ.

Шкуна привезла изъ Шанхая извѣстіе объ объявленіи Франціею войны Россіи и Высочайшее повелѣніе русскимъ судамъ, въ этихъ водахъ плавающимъ, соединиться въ заливѣ де-Кастри. Шкуна же «Востокъ» получила здѣсь назначеніе слѣдовать къ устью Амура, для полученія приказаній отъ генералъ-губернатора. Выйдя 26 мая въ море, 28-го прибыли въ заливъ де-Кастри. Простоявъ здѣсь до 1 іюня, 3-го снова возвратились въ Императорскую гавань. На этомъ послѣднемъ переходѣ замѣтно стала усиливаться течь зазорами винта и кромѣ того вода стала подаваться трубками холодильника. Для исправленія этихъ поврежденій, шкуну накренили у борта фрегата, обнажили конецъ гребнаго вала и холодильникъ. Работы эти заняли 9 сутокъ, а по окончаніи ихъ, 3 іюня шкуна снова ушла въ де-Кастри, куда и прибыла 15 числа. 20-го, по прибытіи на шкуну генералъ-губернатора, она вышла изъ залива и направилась къ Сахалину. Здѣсь высадили лейтенанта Савича съ 10-ю солдатами, при барказѣ, съ гребцами и съ провизіею на двѣ недѣли, для добычи каменнаго угля. На слѣдующій вечеръ, 21 іюня, бросили якорь въ Императорской гавани.

На другой день вышли съ генералъ-губернаторомъ въ море и направились къ Дуэ Но на пути вѣтеръ засвѣжѣлъ и развелъ у берега прибой, такъ что не встрѣтилось возможности взять партіи, и потому пошли въ де-Кастри, чтобы выждать благопріятной погоды. Пробывъ тамъ день за вѣтромъ и другой за туманомъ, столько потеряли времени, что некогда было помышлять объ углѣ, ибо генералъ-губернаторъ торопился въ Петровское зимовье. По этому изъ де-Кастри пошли прямо въ лиманъ, высадивъ у мыса Лазарева кондуктора съ письмомъ къ командиру фрегата «Паллада», который вскорѣ долженъ быть придти въ лиманъ, чтобы онъ снабдилъ лейтенанта Савича продовольствіемъ.

27-го утромъ вошли въ южный проходъ Амурскаго лимана и 1 іюля, чрезъ Сахалинскій прибрежный фарватеръ, вышли въ

Охотское море, а 2-го стали на якорь у Петровскаго зимовья, и нѣсколько часовъ спустя перешли въ заливъ Счастія.

4 іюля, по распоряженію генералъ-губернатора, взявъ курьера и пассажировъ, шкуна вышла изъ залива Счастія и 5-го числа пошла въ Аянъ, куда прибыла 7 іюля. Дождавшись почты, 11-го снялись съ якоря и въ ночь съ 12-го на 13-е число бросили его около Петровскаго зимовья. Принявъ здѣсь пассажировъ, того же числа пошли въ лиманъ и до 15-го искали фарватера къ Амуру, а 16-го, съ помощію гиляковъ, войдя въ рѣку, стали на якорь у Николаевскаго поста.

17 іюля, имѣя приказаніе идти къ Сахалину за углемъ, шкуна снялась съ якоря и въ тотъ же день стала на мель въ рѣкѣ и только 20-го числа, при помощи парохода «Аргунь,» сошла съ мели. Продолжая плаваніе по лиману, 22-го вышли въ Татарскій проливъ и къ ночи стали на якорь въ заливѣ де-Кастри, гдѣ нашли фрегатъ «Діана».

На слѣдующій день снялись съ якоря и подойдя къ Сахалину, при засвѣжѣвшемъ S вѣтрѣ, держались сутки подъ парусами. 24-го, поздно вечеромъ, стали на якорь около Чихачевской ломки. Здѣсь, по причинѣ безпрестанныхъ свѣжихъ вѣтровъ, не могли погрузить угля ранѣе 30-го числа и въ тотъ же день перешли въ заливъ де-Кастри, гдѣ застали корветъ «Оливуца».

Простоявъ здѣсь за свѣжимъ вѣтромъ до 1 августа, вошли въ лиманъ и 2-го стали на мель, съ которой снялись 4-го, а 5-го снова стояли на мели у Уси и Пронге; 6-го вошли въ Амуръ, а 7-го стали на якорь противъ Николаевскаго поста.

Августа 6-го прибылъ на шкуну генералъ губернаторъ. По приказанію его снялись съ якоря и вошли въ лиманъ, но къ вечеру стали на мель, съ которой однако скоро стянулись. 9-е число стояли на якорѣ, пережидая свѣжій вѣтеръ. 10-го не много подвинулись къ сѣверу и опять стали на мель, и наконецъ 11-го вышли въ Охотское море, гдѣ и бросили якорь около Петровскаго зимовья.

14-го числа прибылъ на шкуну генералъ губернаторъ и приказалъ идти въ Аянъ, куда и пришли 15 августа. 17-го шкуна была отправлена съ депешами въ Петропавловскую гавань. Имѣя на переходѣ умѣренные, большею частію NO и SO

вѣтры, 24-го миновали 4-й Курильскій проливъ, а 26-го подошли на видъ Авачи, но получивъ извѣстіе, что въ Петропавловскомъ портѣ находится непріятельская эскадра, поспѣшили къ Большерѣцку.

27 августа открылась въ шкунѣ течь зазорами винта, что принудило войти во 2-й Курильскій проливъ, гдѣ слѣдующіе три дня были употреблены на исправленіе поврежденія. 31 августа шкуна вышла въ море. Въ ночь на 1-е сентября, при сильномъ штормѣ, течь возобновилась. Съ разсвѣтомъ встрѣтили транспортъ «Байкалъ», на которой передали почту и сообщили извѣстіе о непріятельской эскадрѣ. 2 сентября прибыли снова къ 2-му Курильскому проливу. Здѣсь старались исправить поврежденіе, но не успѣли въ томъ, по причинѣ малаго возвышенія и пониженія водъ, и ограничились одною конопатью. Штили и противные вѣтры задержали здѣсь шкуну до 19 сентября. Съ 20 на 21-е имѣли очень крѣпкій вѣтеръ отъ S, съ густою пасмурностію, а 21-го стали на якорь у Большерѣцкаго устья, гдѣ нашли «Байкалъ», въ ожиданіи приказаній изъ Петропавловскаго порта.

28 сентября, получивъ изъ Петропавловскаго порта всѣ нужныя свѣдѣнія и бумаги, шкуна снялась съ якоря и 10 октября бросила якорь у Петровскаго зимовья. На этомъ переходѣ имѣли только два дня попутные вѣтры, а въ остальные—свѣжіе противные отъ NW и SW, съ налетными шквалами. 13 октября вошли въ заливъ Счастія и, по изготовленіи для команды казармъ, 28 октября спустили флагъ и вымпелъ.

Въ началѣ іюня 1855 года шкуна перешла къ Николаевскому посту и поступила затѣмъ въ составъ Сибирской флотиліи, проведя навигацію 1855 г. въ плаваніи по р. Амуру.

4.

Транспортъ „Двина“.

20 сентября 1852 года отправился изъ Кронштадта въ Камчатку, съ разнымъ грузомъ, транспортъ «Двина», подъ командою

капитанъ-лейтенанта Бессарабскаго. Противные вѣтры задержали транспортъ въ пути, такъ что онъ только 3 октября прибылъ въ Копенгагенъ. 7 октября транспортъ снялся съ якоря, но по причинѣ противнаго вѣтра бросилъ якорь на Гельсинорскомъ рейдѣ. Выйдя изъ Гельсинора 10 октября и простоявъ на Дильскомъ рейдѣ четверо сутокъ, за свѣжимъ противнымъ вѣтромъ, 24 октября прибылъ на Портсмутскій рейдъ.

Окончивши въ Портсмутѣ погрузку 4000 пуд. якорей и цѣпей, 21 ноября транспортъ вышелъ на рейдъ; но по случаю крѣпкихъ юго-западныхъ вѣтровъ, оставался на якорѣ до 11 декабря. Выйдя въ этотъ день въ море и продержавшись все время подъ марселями во всѣ рифы, при тѣхъ же вѣтрахъ, 15-го числа принужденъ былъ отъ Портландскаго маяка спустится на Спитгедскій рейдъ, куда и прибылъ въ тотъ же день.

Наконецъ 6 января 1853 г., транспортъ ушелъ по назначенію и 11 числа прошелъ въ виду Лизарда, а 25 января зашелъ въ Порто-Прайя, для освѣженія команды и заготовленія свѣжей провизіи. 30-го числа транспортъ оставилъ островъ С.-Яго и 4 апрѣля прибылъ на мысъ Доброй Надежды, и въ Симонсъ-Баѣ сталъ на якорь.

Простоявъ на мысѣ Доброй Надежды 14 дней, исправивъ вооруженіе и освѣживъ команду, 19 апрѣля вступилъ подъ паруса. 21 апрѣля, внезапнымъ шкваломъ отъ NW, сломало штормовую форъ-брамъ-стеньгу. 23-го числа сѣверные вѣтры помогли перешагнуть за параллель 40°,—чтобы съ крѣпкими W вѣтрами скорѣе сдѣлать переходъ, и тѣмъ поправить убійственную стоянку въ Англіи и штили южнаго полушарія, застигнувшіе транспортъ въ пути на мысъ Доброй Надежды. Свѣжіе рифъ-марсельные NW и SW вѣтры, съ большимъ волненіемъ, были спутниками транспорта.

Съ 29-го на 30-е апрѣля пересѣкли меридіанъ Мадагаскара, въ широтѣ 42° 52′ S, долготѣ 114°24′ O.

Мая 21 и 22-го видѣли сильное южное сіяніе, а съ 23-го на 24-е выдержали одинъ изъ самыхъ жестокихъ штормовъ, который начался отъ NNO. Транспортъ лежалъ бейдевиндъ, лѣвымъ галсомъ, подъ гротъ-марселемъ и стакселями. Штормъ переходилъ ужасными шквалами, со снѣгомъ и градомъ, отъ NO въ

NW и наконецъ въ SW четверть, гдѣ и утвердился на румбѣ SSW. Къ утру буря стала смягчаться и можно было поставить форъ-марсель и привесть по румбу.

Съ 24 мая, въ шир. 45°, долг. 120°, настали штили и маловѣтрія, мучившіе транспортъ до 5 іюня. Въ широтѣ 47°53′, долготѣ 142°15′ явились опять крѣпкіе SW и W вѣтры. Съ 6 на 7-е число пересѣкли меридіанъ Вандименовой земли и прошли въ виду входа въ Гобартаунъ. Іюня 13-го были въ 40 миляхъ отъ входа въ портъ Джаксонъ; но тутъ встрѣтили N вѣтры, съ грозою и пасмурностію и только 15-го опознали берегъ и могли войти въ портъ. При самомъ входѣ нашелъ отъ SO такой шквалъ съ дождемъ, что закрылъ берегъ и маякъ, и потому бросили якорь противъ самаго входа.

18 іюня, вѣтеръ по немногу мѣняясь, пошелъ къ NW и W, погода прояснилась и потому оставили опасное мѣсто и стали на якорь въ Wooloomool.

4 іюля транспортъ оставилъ портъ Джаксонъ и 27 августа благополучно прибылъ въ Петропавловскій портъ. Переходъ этотъ транспортъ совершилъ въ 54 дня, пробѣжавъ 6000 миль. На пути имъ опредѣлено астрономически нѣсколько мѣстъ.

5 августа открыта и опредѣлена новая группа 16 острововъ въ шир. 8° 53′ N, долг. 166° 23′ 30″ O и названа группою Великаго Князя Константина. Южную же оконечность этой группы, капитанъ-лейтенантъ Бессарабскій открылъ въ широтѣ 8°30′N, долготѣ 167°24′ O и назвалъ ее берегомъ Беллингсгаузена, но ненастная погода, шквалы и грозы не позволили изслѣдовать ее подробнѣе.

27 сентября командиръ и офицеры (кромѣ лейтенанта Гротте, оставшагося для сдачи транспорта), на тендерѣ «Камчадалъ», прибыли въ Аянъ, для слѣдованія сухимъ путемъ въ С. Петербургъ.

Прозимовавъ въ Петропавловскѣ, транспортъ 13 мая 1854 г., былъ отправленъ къ юго-восточнымъ берегамъ Сибири и въ Аянскій портъ.

24 іюля транспортъ возвратился въ Петропавловскую гавань съ дессантомъ и участвовалъ въ Петропавловскомъ дѣлѣ. Прозимовавъ затѣмъ въ Камчаткѣ, 5 апрѣля, съ прочими судами,

зимовавшими тамъ, отправился къ устью Амура и находился въ Николаевскѣ до назначенія въ кругосвѣтное плаваніе.

1853 годъ.

5.

Фрегатъ "Аврора„.

21 августа 1853 года вышелъ изъ Кронштадта, подъ командою капитанъ-лейтенанта Изыльметьева, назначенный для крейсерства въ Охотскомъ морѣ фрегатъ «Аврора».

27 августа, подходя къ шведскому мѣстечку Тралеборгъ, въ 3 миляхъ отъ берега, фрегатъ почувствовалъ сотрясеніе и вскорѣ остановился на 19 футовой глубинѣ. 29 августа, при содѣйствіи двухъ шведскихъ военныхъ пароходовъ, фрегатъ снялся съ якоря и 30 августа прибылъ на Копенгагенскій рейдъ, пользуясь въ пути перемѣнными вѣтрами. Сентября 3-го снялся съ Копенгагенскаго рейда и въ тотъ же день вечеромъ, за противнымъ маловѣтріемъ, бросилъ якорь близъ Гельсинора. 4 сентября фрегатъ, съ корветомъ «Наваринъ», былъ взятъ на буксиръ датскимъ пароходомъ и выведенъ до меридіана маяка Куллень, гдѣ вступивъ подъ паруса, лавировалъ къ N. 6-го, въ полдень, прошли мысъ Скагенъ, и съ этого числа по 14-е дули свѣжіе вѣтры отъ NW и SW; фрегатъ постоянно имѣлъ 4 рифа. 14-го числа вѣтеръ сдѣлался отъ N, тогда взяли курсъ въ Нѣмецкое море; но къ вечеру вѣтеръ вдругъ зашелъ къ NW и сталъ усиливаться до того, что въ 11 часовъ сдѣлался штормъ. Находясь по счисленію отъ маяка Хангольменъ на NW 40°, въ 24 миляхъ, и имѣя сильное волненіе отъ N, фрегатъ прижимало къ Ютландскому берегу, и потому должны были нести марсели въ 4 рифа, хотя имѣли крену до 35°. Въ эту ночь лопнулъ цѣпной ватеръ-штагъ, сломало на боканцахъ оба 10-ти весельные катера, оторвало выстрѣлъ лѣвой стороны, а у гротовыхъ вантъ-путенсъ съ правой стороны, 4 болта согнуло вверхъ на 3 дюйма. Въ полдень 15-го, вѣтеръ отъ NW съ тою же силою перешелъ къ SW, почему и

поворотили ка лѣвый галсъ; 16-го, находясь въ шир. 54°4′ N и долг. 8° 9′, O, отъ маяка Хангольменъ въ разстояніи 15 миль на SW 80°, спустились въ норвежскій портъ Христіанзандъ, для исправленія поврежденій.

28 сентября фрегатъ вышелъ въ море, 3 октября прибылъ благополучно на Спитгедскій рейдъ, а 13-го былъ введенъ въ Портсмутскую гавань, для исправленія поврежденій. По осмотрѣ въ докѣ, оказалось, что фалшкиль весь сорванъ и часть киля повреждена. Кромѣ того фрегатъ требовалъ конопати подводной части и по ватеръ-вельсамъ въ обѣихъ палубахъ. Вантъ-путенсовые болты, по мнѣнію англійскихъ кораблестроителей, потому подались впередъ, что обшивные поясья, въ которыхъ пропущены болты, введены изъ мягкаго дерева, и потому ихъ замѣнили дубовыми.

По окончаніи всѣхъ работъ, 25 ноября фрегатъ оставилъ Спитгедскій рейдъ и 27 ноября, подойдя на видъ Лизарда, при засвѣжѣвшемъ NO вѣтрѣ, вышелъ въ океанъ, имѣя ходу $11^1/_2$ узловъ.

Попутный вѣтеръ продолжался до вечера 29 ноября. Потомъ онъ сталъ дуть перемѣнчиво, сопровождаясь дождемъ и большою зыбью, а вечеромъ 5 декабря снова перешелъ къ N и NO, съ умѣренною силою. Курсъ тогда стали склонять къ S, которымъ 9-го числа прошли параллель Канарскихъ острововъ къ W, въ 430 миляхъ итал., имѣя благопріятный вѣтеръ. Не намѣреваясь заходить ни въ одинъ изъ портовъ до Ріо-Жанейро, располагали курсами такъ, чтобы придти прямо на мысъ Фріо.

Съ 11 до 14-го числа имѣли вѣтры между SSW и StO, пользуясь которыми въ полночь съ 13 на 14-е число вступили въ предѣлы тропиковъ. Въ то время вѣтеръ сталъ отходить чрезъ W къ N, дозволивъ фрегату идти прямымъ курсомъ. 16 декабря, въ широтѣ 19° 10′ N вѣтеръ перешелъ въ NO пасатъ, съ которымъ 17 декабря въ полночь прошли острова Зеленаго мыса, къ W отъ нихъ, въ разстояніи 81 мили, и взяли курсъ на SSO, съ намѣреніемъ пересѣчь экваторъ въ долготѣ отъ 18 до 23° W.

Декабря 24-го, NO пасатъ совершенно стихъ; но безвѣтріе было не продолжительно и того же числа вечеромъ получили SO пасатъ, который сначала дулъ весьма слабо. Идя лѣвымъ

галсомъ, 30 декабря, пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 22° 53′ W. Съ удаленіемъ отъ экватора, SO насатъ болѣе и болѣе усиливался и отошелъ къ О. 2 января 1854 г. прошли параллель мыса Св. Рока въ 530 итал. миляхъ.

Января 7-го, въ полдень, находясь въ широтѣ 17° S и долготѣ 30° 4′ W, потеряли SO насатъ. Вскорѣ вѣтеръ сдѣлался отъ NNO, очень тихій, тогда стали склонять курсъ къ мысу Фріо, который увидѣли 15 января на NO въ 16 миляхъ, въ томъ именно направленіи и разстояніи, какъ по обсерваціямъ предполагали его увидѣть, а въ 6 часовъ вечера того же числа вошли на Ріо-Жанейрскій рейдъ.

Командиръ фрегата предполагалъ выйти въ море въ самомъ непродолжительномъ времени, но противные вѣтры задержали его здѣсь лишнюю недѣлю, такъ что онъ могъ оставить портъ только 31 января.

Выйдя на буксирѣ коммерческаго парохода, вскорѣ получили NNO муссонъ и направились къ мысу Горну. Муссонъ, иногда довольно свѣжій, сопутствовалъ до 7 февраля, когда находясь на параллели рѣки Ла-Платы, въ разстояніи 300 итал. миль, совершенно его потеряли. Съ этого времени стояли перемѣнные, большею частію противные вѣтры, сопровождавшіеся частыми шквалами. Мысъ Горнъ огибали съ 23 февраля до 13 марта, считая отъ параллели Фалкландскихъ острововъ до параллели Магелланова пролива, по западную сторону Америки. Въ это время часто дули свѣжіе вѣтры съ снѣгомъ и градомъ. Температура стояла отъ + 1½ до ½° по R. Наименьшую широту имѣли 59° 10′ S и долготу 86° 5′ W. Съ этого меридіана стали склонять курсъ къ сѣверу. Подойдя къ о-ву Жуанъ-Фернандесъ, повѣрили хронометры и, пользуясь прибрежнымъ муссономъ, взяли курсъ къ порту Каллао, куда и прибыли 3 апрѣля, совершивъ переходъ изъ Ріо-Жанейро въ 62 дня.

Здѣсь встрѣтили на рейдѣ французскіе и англійскіе фрегаты и корветы, подъ флагами контръ-адмираловъ: англійскаго—Прайса и французскаго—де-Пуанта. Появленіе русскаго фрегата на рейдѣ Каллао казалось Англичанамъ неожиданною и неизбѣжною добычею. Англійскій адмиралъ предлагалъ французскому не выпускать «Авроры» съ рейда, но де-Пуантъ на это не согласился.

Между тѣмъ фрегатъ «Аврора», не зная о происходившихъ между ними переговорахъ, торопился оставить портъ во первыхъ потому, что съ почтою было получено извѣстіе о скоромъ разрывѣ между Россіей и Англіей и, во вторыхъ, по причинѣ свирѣпствовавшей въ это время въ Каллао желтой горячки.

14 апрѣля фрегатъ вышелъ въ море, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ отъ SO, который скоро засвѣжѣлъ. У острововъ Хормигасъ-де-Афюэра получили SO пасатъ, который дулъ сначала умѣренно, а потомъ свѣжо, при чемъ, неся всевозможные паруса, дѣлали въ сутки 180 миль.

Пробѣжавъ 2840 миль въ 15½ дней, апрѣля 30, въ 5 час. утра, пересѣкли экваторъ въ долготѣ 121° 48′ W. Отъ экватора пасатъ сталъ ослабѣвать, и въ широтѣ 7° N, долготѣ 124° 11′, въ ночи съ 4 на 5-е мая, вовсе его потеряли и вступили въ полосу перемѣнныхъ вѣтровъ и штилей, въ которой пробыли 3½ сутокъ. Мая 8-го, въ полдень, находясь въ шир. 9° 5′ N, долготѣ 124° 32′ W, получили NO пасатъ.

Сѣверный пасатъ дулъ вообще свѣжо. Плаваніе въ немъ было также успѣшно какъ и въ южномъ пасатѣ. Съ 23 мая, въ шир. 31° 15′ N и долг. 127° 50′ W, начались вѣтры изъ SW и NW четвертей, при дождливой погодѣ и туманѣ, съ частыми шквалами. Фрегатъ часто черпалъ бортами, отчего постоянно стояла вода въ батарейной палубѣ и пазами проходила въ жилую, такъ что людямъ не было возможности спастись отъ сырости и просушиться. Обстоятельство это, при быстромъ пониженіи температуры воздуха, имѣло вліяніе на здоровье команды, которое было уже частію разстроено продолжительнымъ плаваніемъ отъ Портсмута. Люди начали заболѣвать въ значительномъ числѣ, простудою и цынгою. На послѣднемъ переходѣ умерло 8 человѣкъ. Самъ командиръ заболѣлъ воспаленіемъ брюшины и 12 іюня принужденъ былъ сдать командованіе фрегатомъ старшему офицеру.

При такомъ состояніи здоровья экипажа и упорномъ противномъ вѣтрѣ, уклонявшемъ курсъ къ сѣверу, имѣя въ запасѣ воды на 15 дней, рѣшились идти въ Петропавловскій портъ, куда и прибыли 19 іюня благополучно. Трудно больныхъ имѣли 35 че-

ловѣкъ и, кромѣ того, слабыхъ и расположенныхъ къ цынгѣ 142 человѣка. Командиръ порта принялъ дѣятельныя мѣры къ скорѣйшему выздоровленію больныхъ, и команда фрегата въ короткое время пребыванія здѣсь стала замѣтно поправляться.

Готовясь отправиться 18 августа по назначенію, фрегатъ долженъ былъ остаться здѣсь, потому что въ этотъ день пришла въ Авачинскую губу англо-французская эскадра, состоящая изъ трехъ большихъ и одного малаго фрегатовъ, брига и большаго парохода. Съ этого числа началась блокада Петропавловской гавани, во время которой 20 и 24 августа фрегатская команда участвовала въ славномъ отраженіи непріятельскаго нападенія на портъ.

Прибывшая къ Петропавловскому порту непріятельская эскадра состояла изъ слѣдующихъ судовъ: англійскаго парохода «Virago», франц. брига «Obligado», фрегатовъ «President»—подъ флагомъ англійскаго адмирала, «Pique», «La Forte»—подъ флагомъ французскаго адмирала и «Eurydice».

Послѣ двухдневной рекогносцировки и приготовленія къ бою, 20 августа непріятель началъ громить наши батареи. Фрегатъ и бригъ два раза подходили близко къ берегу, имѣя на шлюпкахъ десантъ; но были прогоняемы мѣткими выстрѣлами нашихъ батарей и фрегата «Аврора», который, вмѣстѣ съ транспортомъ «Двина», поставленъ былъ, передъ сраженіемъ, въ удобномъ мѣстѣ въ Петропавловской губѣ.

За тѣмъ до 24 августа соединенная эскадра исправляла поврежденія; въ этотъ же день непріятель возобновилъ свои дѣйствія. Сбивъ батареи, непріятель отправилъ на берегъ десантъ, на двухъ ботахъ и 23 гребныхъ судахъ. По выходѣ на берегъ, десантъ занялъ Никольскую гору и открылъ ружейный огонь по нашимъ войскамъ; но стрѣлковые наши отряды, сформированные изъ команды фрегата «Аврора» и другихъ командъ, съ крикомъ ура! ударили въ штыки и сбросили непріятеля съ горы. Отступленіе непріятеля къ гребнымъ судамъ произошло съ большимъ для нихъ урономъ. 27 августа непріятельская эскадра ушла въ море.

Фрегатъ, получивъ въ этомъ дѣлѣ поврежденія, (*) остался здѣсь на зимовку, а 5 апрѣля 1855 г., въ составѣ эскадры, состоявшей изъ корвета «Оливуца», транспорта «Двина», транспорта «Байкалъ» и бота «№ 1-й», вышелъ изъ Петропавловскаго порта и направился къ устью Амура.

По выходѣ изъ Петропавловскаго порта, эскадра встрѣтила свѣжіе вѣтры, туманъ, снѣгъ и пургу; но за ненастными днями слѣдовали дни ясные, такъ что плаваніе, судя по времени года, было благопріятное.

1 мая эскадра благополучно прибыла въ де-Кастри, а 5-го присоединились къ ней транспортъ «Байкалъ» и ботъ «№ 1-й».

8 мая, по прочищеніи тумана, съ эскадры нашей увидѣли идущія въ де-Кастри три судна, подъ англійскимъ флагомъ. Непріятельскій фрегатъ и бригъ держались подъ парусами, а винтовый корветъ дѣлалъ промѣръ. Къ вечеру корветъ открылъ огонь по корвету «Оливуца», который отвѣчалъ немедленно. Въ 9 часовъ вечера непріятельская эскадра скрылась.

Освѣдомясь, что лиманъ у мыса Лазарева очистился отъ льда, контръ-адмиралъ Завойко сдѣлалъ сигналъ эскадрѣ быть въ готовности сняться съ якоря; но густой туманъ и противный вѣтеръ не дозволили сняться ранѣе полночи. Пройдя мысъ Невельскаго всѣ суда стали на якорь.

Съ 19-го по 24-е мая суда наши постепенно подходили къ мысу Лазарева, гдѣ построена была батарея. Но какъ безъ фрегата «Діана» эскадрѣ трудно было бы держаться противу сильнаго непріятеля, то сдѣлано было распоряженіе къ вводу всѣхъ судовъ нашихъ въ рѣку Амуръ.

22 іюня снята батарея съ мыса, и всѣ суда пошли въ Амуръ, гдѣ фрегатъ и находился до заключенія мира, когда онъ получилъ назначеніе слѣдовать обратно въ Балтику.

(*) Грота-мачта пострѣлена ядромъ; 4 пары гротъ-вантъ, огонъ лось-штага и штенкель гротъ-стень-вынтрепа перебиты; гротъ- и крюйсъ-брамъ-стеньги съ громоотводами и правыя шкафутныя сѣтки повреждены; форъ-марсовые желѣзные путенсъ-ванты и стень-фордунъ съ правой перебиты; во многихъ мѣстахъ поврежденъ брамъ-такелажъ. Кромѣ того повреждены пушки и станки, бывшіе на береговыхъ батареяхъ.

6.

Корветъ „Наваринъ“.

21 августа 1853 года отправился изъ Кронштадта, для крейсерства въ Охотскомъ морѣ, корветъ «Наваринъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Истомина.

30 августа корветъ прибылъ въ Копенгагенъ. 28 августа принялъ у Драгэ лоцмана, отъ котораго узнали, что фрегатъ «Аврора» стоитъ на мели у мѣстечка Тралеборгъ, почему корветъ и направился къ этому мѣсту. Но оказалось, что въ содѣйствіи корвета не встрѣчалось никакой надобности, и потому спустился въ Копенгагенъ. Вечеромъ заштилѣло, почему, пройдя Фальстербоскій рифъ, сталъ на якорь.

30 августа корветъ снялся съ якоря при маловѣтріи, имѣя ходу $^3/_4$ узла; но черезъ 2 часа сдѣлался совершенный штиль, и тогда подошелъ датскій винтовый пароходъ «Херта» и взялъ корветъ на буксиръ. Не смотря на нашедшій въ то время густой туманъ, пароходъ буксировалъ корветъ и привелъ благополучно на Копенгагенскій рейдъ.

3 сентября корветъ снялся съ Копенгагенскаго рейда. 14-го числа, когда находились въ широтѣ 56° 54$^1/_2$′ и долготѣ 6° 20′, штормомъ отъ N вогнало корветъ въ гротъ-марсель 4 рифа, штормовую бизань и фокъ-стаксель; въ 9$^1/_2$ час. вечера сломался румпель, который вскорѣ былъ замѣненъ другимъ. Въ полночь штормъ усилился, и ночью 15-го числа вкатился въ корветъ валъ съ правой стороны, которымъ сорвало планширь, отъ бака до задней гротъ-ванты, и сѣтки; запасный якорь перекинуло на палубу; оборвало найтовы и скинуло ростры на палубу, повредивъ сильно баркасъ; сломало шлюпъ-боканцы, но шлюпка спасена. Въ 5 часовъ утра сломало другой румпель, но штормъ сталъ легче и перешелъ къ NW. Корветъ начало прижимать къ Хорнскому рифу. Не смотря на силу вѣтра, отдали у марселей два рифа, поставили фокъ и гротъ и стали отходить отъ рифа; но въ 9 часовъ сломался сдѣланный по нуждѣ румпель (уже третій).

Въ этой крайности командиръ рѣшился пожертвовать желѣзнымъ штокомъ запаснаго якоря, который обрубивъ, сдѣлали изъ него румпель. 16 сентября штормъ съ тою же силою перешелъ къ W. Боясь быть прижатымъ къ ютландскому берегу, возвратились въ Скагеракъ. 17-го спустились въ Христіанзандъ; но какъ лоцмана, по свѣжести вѣтра, не могли выѣхать, то пошли къ Нейденгену, держась въ кильватеръ лоцманскому боту. Сентября 20-го перешли на Христіанзандскій рейдъ.

Сдѣлавъ здѣсь желѣзный румпель, 28 сентября корветъ отправился въ море и 3 октября прибылъ въ Портсмутъ, гдѣ 8 октября втянулся въ гавань для исправленій.

По окончаніи всѣхъ исправленій, 11 ноября корветъ снялся съ якоря. Находясь 12 числа между маяками Стартъ и Эддистономъ, при свѣжемъ вѣтрѣ съ порывами отъ StW, въ корветѣ замѣтили течь по 5 дюйм. въ часъ. По осмотрѣ оказалось, что вода подавалась исключительно около форъ-штевня, шпунтоваго паза и чрезъ внутреннюю обшивку. Въ 8 часовъ утра вѣтеръ съ тою же силою перешелъ къ NW, почему поворотили на лѣвый галсъ и легли къ англійскому берегу. При самомъ тщательномъ осмотрѣ корвета въ бухтѣ Торбей, гдѣ того же числа стали на якорь, не могли открыть настоящей причины течи, почему на другой день снялись съ якоря и перешли въ Портсмутъ, гдѣ 21 ноября корветъ былъ введенъ въ докъ. По осмотрѣ оказалось, что кононатъ въ подводной части слаба; на скулахъ съ обѣихъ сторонъ носа, по двѣ доски вышли изъ своихъ мѣстъ и сгнили; деревянный брештукъ отошелъ, два болта, скрѣпляющіе стемсъ съ форштевнемъ, перержавѣли, у ахтеръ-штевня 6 досокъ сгнили и рулевая верхняя петля сломана въ изгибѣ.

9 декабря, по окончаніи исправленій, корветъ вышелъ изъ Портсмутскаго дока; 12-го снялся съ Спитгедскаго рейда для слѣдованія по назначенію; но встрѣтивъ въ океанѣ постоянные крѣпкіе вѣтры, снова получилъ течь, что заставило его спуститься въ Флисингенъ, гдѣ 21 декабря онъ вошелъ въ гавань.

Неблагонадежность корвета къ дальнѣйшему плаванію заставила наше Правительство искать случая продать его въ Флисингенѣ. По этому поводу былъ командированъ въ Голландію флигель-адъютантъ Арказъ, который, при содѣйствіи нашего консула въ Ам-

стердамѣ, Фальборта, успѣлъ продать корветъ за 36161 гульд. 15 цент., которые были переданы въ Амстердамъ тамошнимъ банкирамъ Гоппе и К°.

7.

Фрегатъ „Діана“.

26 сентября 1853 года фрегатъ «Діана», подъ командою капитанъ-лейтенанта Лесовскаго, окончивъ вооруженіе и нагрузку, вышелъ изъ Кронштадтской военной гавани на рейдъ.

4 октября, поутру, посѣтилъ фрегатъ Великій Князь Генералъ-адмиралъ. Выразивъ надежду, что, при встрѣчѣ съ непріятелемъ, команда русскаго фрегата не ударитъ лицомъ въ грязь и поддержитъ честь русскаго флага, на что команда отвѣчала единодушнымъ: рады стараться! Его Высочество изволилъ приказать сниматься съ якоря Снявшись съ якоря фрегатъ былъ взятъ на буксиръ пароходомъ «Отважный», и послѣ 9-ти дневнаго плаванія прибылъ, 13 октября, на Копенгагенскій рейдъ.

Переходъ этотъ былъ совершонъ большею частію при свѣжихъ вѣтрахъ, по причинѣ которыхъ «Отважный» могъ буксировать «Діану» только отъ Кронштадта до башни Нерва и отъ Борнгольма до Копенгагена. Во время этого перехода команда упражнялась въ пушечномъ ученьи, когда позволяла погода. На Копенгагенскомъ рейдѣ 5 человѣкъ изъ экипажа «Діаны» заболѣли тифозною горячкою; изъ нихъ одинъ умеръ, прочіе выздоровѣли въ послѣдствіи. Предполагая не заходить болѣе ни въ одинъ изъ портовъ Европы, командиръ фрегата сдѣлалъ въ Копенгагенѣ всѣ окончательныя закупки. Морское управленіе Копенгагена выказало готовность къ поданію возможнаго содѣйствія русскому фрегату, отправлявшемуся въ кругосвѣтное плаваніе: датскій морской министръ, узнавъ отъ своего адъютанта, что копенгагенскія книжныя лавки далеко не удовлетворяютъ желаніямъ командира «Діаны», въ пріобрѣтеніи сочиненій по морской части, приказалъ предоставить ему выборъ книгъ изъ министерской библіотеки, откуда и взяты «Horn-book or the law of storms,—Piddington'a и таблицы Tompson'a для плаванія по дугѣ великаго круга. Отъ профессора

Форгаммера получены всѣ нужныя руководства и инструментъ для опредѣленія удѣльнаго вѣса морской воды, согласно наставленію лейтенанта Мори.

20 октября, при свѣжемъ SO вѣтрѣ, фрегатъ снялся съ Копенгагенскаго рейда и сопровождаемый до Нѣмецкаго моря пароходомъ «Отважный», слѣдующаго утра въ 9 часовъ находился на меридіанѣ Скагена. До 30 октября проходилъ Нѣмецкимъ моремъ, при умѣренныхъ вѣтрахъ изъ SO и SW четвертей, при постоянно пасмурной погодѣ. Ночью съ 28 на 29 число сдѣлался свѣжій NW, которымъ на слѣдующій день разсѣяло облака. Опредѣлясь по обсерваціи, фрегатъ взялъ курсъ къ Каналу, въ который вошелъ ночью съ 29 на 30-е октября. Проходя каналомъ, командиръ «Діаны» приказалъ зарядить орудія двумя ядрами.

31 октября, въ 3 часа пополудни, фрегатъ вступилъ въ океанъ, при свѣжемъ NO. Сопутствуемый сѣверными вѣтрами, большею частію умѣренными, и при томъ имѣя постоянную NW зыбь, по временамъ довольно сильную, фрегатъ пришелъ 8 ноября на видъ острова Мадеры, а 14-го, того же мѣсяца, бросилъ якорь въ портѣ С.-Себастіанъ, что на островѣ Гомерѣ, одномъ изъ Канарскихъ. Порты Фунчальскій—на Мадерѣ и Санта-Крузскій—на Тенерифѣ, куда обыкновенно заходятъ суда, не представляютъ покойной стоянки для вытяжки такелажа, почему, основываясь на англійской лоціи, командиръ «Діаны» избралъ портъ С.-Себастіанъ для производства этой работы, и хотя рейдъ этотъ не до такой степени закрытъ, какъ ожидалъ капитанъ-лейтенантъ Лесовскій, «но не менѣе того,—пишетъ онъ,—я не раскаяваюсь въ своемъ выборѣ». Здѣсь фрегатъ вытянулъ такелажъ, налился водой и освѣжилъ команду свѣжей провизіей; но на берегъ съѣзжать ни кому не дозволялось, потому что разрѣшенія на это должно было ожидать изъ Санта-Круца, и оно получено было бы, вѣроятно, послѣ ухода фрегата. Запрещеніе съѣзжать на берегъ, чтобы не завезли холеры, относится до всѣхъ судовъ идущихъ изъ Европы. Не имѣя возможности быть на берегу, командиръ «Діаны» не могъ повѣрить свои хронометры, которые измѣнили свой ходъ и дважды ввели его въ заблужденіе на счетъ открывавшагося берега. Наблюденія же, дѣлаемыя на фрегатѣ, при постоянной боковой качкѣ, далеко не давали надлежащей точности въ выводахъ, для опре-

дѣленія хода хронометровъ. Тифозные больные, захворавшіе въ Копенгагенѣ совершенно выздоровѣли, но послѣ нихъ прибыло еще двое и въ С.-Себастіанѣ находились въ трудномъ положеніи.

18 ноября, послѣ полудня, «Діана» оставила С.-Себастіанъ и взяла курсъ такъ, чтобы пересѣчь экваторъ въ долготѣ 30° W, отъ Гринича. Этотъ путь согласовался и съ указаніями лейтенанта Мори, для этого времени года. Ноября 22-го, находясь въ широтѣ 5° N, фрегатъ получилъ южный пасатъ и перемѣна одного пасата на другой произошла безъ штилей, перемѣнныхъ вѣтровъ и шквало въ. Суточное плаваніе въ эти сутки было 95 миль,—одно изъ двухъ самыхъ малыхъ, въ продолженіе всего океанскаго плаванія «Діаны».

1 декабря, въ 10 часовъ пополудни, фрегатъ перешелъ экваторъ, въ 30° западной долготы. Бойкій SO пасатъ гналъ фрегатъ до 8 декабря. Въ этотъ же день, съ приближеніемъ къ берегамъ Америки, находясь въ широтѣ 16° 19′ S, долготѣ 35° 4′ W отъ Гринича, фрегатъ встрѣтилъ сѣверный муссонъ, свойственный, въ это время года, той мѣстности, гдѣ фрегатъ находился. При этой перемѣнѣ пасата, на муссонъ, сопровождавшейся легкими вѣтрами въ продолженіе однихъ сутокъ, генеральное суточное плаваніе, съ 8 на 9 декабря, было 84 мили — наименьшее во все время плаванія океаномъ. Въ слѣдующія сутки фрегатъ перешелъ 206 миль, потомъ 226 миль и 11 декабря открылся мысъ Фріо.

Здѣсь, на случай встрѣчи съ непріятелемъ, командиръ фрегата приказалъ зарядить орудія двумя ядрами, и моряки наши, пріобрѣтя во время этого перехода удовлетворительное знаніе въ артиллерійскомъ дѣлѣ, были готовы помѣряться своими силами съ врагомъ.

До Ріо-Жанейро оставалось всего 70 миль, но тутъ маловѣтрія задержали фрегатъ двое сутокъ, такъ что въ Ріо-Жанейро онъ вошелъ только 13 декабря вечеромъ. Будучи въ Копенгагенѣ, командиръ «Діаны» располагалъ идти къ о-ву Св. Екатерины, гдѣ не могли угрожать нашимъ морякамъ желтыя горячки — какъ въ Ріо-Жанейро, или ненадежная якорная стоянка, какъ въ Монте-Видео. Что касается до Фалкландскихъ острововъ, то изъ новѣйшихъ лоцій командиръ «Діаны» заключилъ, что они въ ру-

кахъ Англичанъ. Но имѣя кредитивъ изъ Копенгагена на Ріо-Жанейро, по неимѣнію сношеній съ островомъ Св. Екатерины, командиръ «Діаны» вынужденъ былъ зайти въ Ріо-Жанейрскій портъ и узнавъ, что тамъ нѣтъ желтой горячки, приступилъ къ оконопаткѣ фрегата. Въ то же время на Ріо-Жанейрскомъ рейдѣ находились: англійскіе: 28-ми пушечный пароходъ подъ флагомъ контръ-адмирала Хендерсона, командующаго отрядомъ крейсеровъ для прекращенія торговли Неграми; винтовый 8-ми пушечный корветъ и 6-ти пушечный бригъ—принадлежащій къ тому же отряду; французскіе: небольшой 30 пушечный фрегатъ и 16-ти пушечный бригъ, принадлежащіе къ французскому отряду въ Монте-Видео и пришедшіе въ Ріо-Жанейро, 4 января—бригъ для килевки, вслѣдствіе потери фалшкиля, сорваннаго въ р. Ла-Платѣ, когда стоялъ тамъ на мели,—а фрегатъ для конвоированія брига. Наконецъ подъ флагомъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ: — два 22 пушеч. корвета, изъ которыхъ одинъ съ крытой батареей, но безъ артиллеріи на верхней палубѣ. Въ сношеніяхъ нашихъ моряковъ съ иностранными, не выказалось, со стороны послѣднихъ, и тѣни непріязни. Вскорѣ послѣ прихода фрегата на рейдъ Ріо-Жанейро, офицеры наши представлены были графомъ Медемомъ, Императору и Имератрицѣ Бразиліи.

Двое тифозныхъ больныхъ, бывшіе въ трудномъ состояніи на Гомерѣ, совершенно поправились; но послѣ захворалъ еще одинъ человѣкъ тою же болѣзнію, который по приходѣ въ Ріо-Жанейро вскорѣ и умеръ, не смотря на двукратную консультацію судоваго медика съ г. L'Allemand,—докторомъ въ Ріо-Жанейро, пользующимся особенною извѣстностью и уже награжденнымъ русскимъ орденомъ за пособіе, оказанное имъ финскимъ матросамъ во время свирѣпствовавшей здѣсь желтой горячки. За этимъ исключеніемъ, здоровье команды фрегата было весьма удовлетворительно, благодаря прекраснымъ погодамъ во время перехода, т. е. совершенному отсутствію штилей, большихъ жаровъ и продолжительныхъ дождей. Во время перехода команда была упражняема пушечнымъ и абордажнымъ ученьемъ; парусныя же ученья при переходѣ дѣлать было невозможно и потому, въ этомъ отношеніи, команда не сдѣлала никакихъ успѣховъ. Гардемарины, кромѣ отправленія своихъ служебныхъ обязанностей, ежедневно занимались въ классахъ.

6 января работы на «Діанѣ» были кончены; въ тотъ же день моряки наши обрадованы были извѣстіемъ о Синопской побѣдѣ. 7 января фрегатъ снялся съ якоря и, послѣ 47 дневнаго, благополучнаго плаванія, прибылъ въ Валпарайзо, 22 февраля.

Во время этого перехода, слѣдуя на югъ вдоль восточнаго берега Южной Америки, фрегатъ имѣлъ, съ 15 января, свѣжіе западные вѣтры, которые, дуя съ берега, не разводили большаго волненія, и командиръ фрегата, слѣдуя наставленіямъ лоціи, держался по возможности ближе къ берегу. 31 января, поутру, фрегатъ былъ въ 7 миляхъ на О отъ острова Штатовъ, и отъ этого мѣста началъ считать свое плаваніе кругомъ Горна, которое началось весьма удачно, ибо въ ту же ночь фрегатъ былъ на меридіанѣ Горна, въ 30 миляхъ отъ него. Но тутъ наступилъ періодъ борьбы съ бурями, которыя, кажется, здѣсь стихаютъ только на самое короткое время. До 12 февраля, за исключеніемъ двухъ сутокъ, все остальное время фрегатъ имѣлъ различной степени свѣжіе вѣтры, преимущественно изъ NW и SW четвертей, съ безпрерывными дождями. а часто и со снѣгомъ и градомъ. Одинъ только разъ фрегатъ имѣлъ очень свѣжій SO, дувшій 16 часовъ, съ густымъ снѣгомъ:—это была совершенная мятель. Вѣтеръ, доходившій, по временамъ, до степени шторма, весьма, впрочемъ, не долго, во всѣ эти 12 сутокъ не причинилъ никакого поврежденія въ рангоутѣ и вооруженіи фрегата. Но за то, частыя перемѣны вѣтра, такъ много способствовавшія успѣху плаванія, разводили громадную толчею, отъ которой весьма пострадало бы судно, не столь прочное и хорошихъ качествъ, какъ фрегатъ «Діана». Донося объ этомъ, командиръ замѣчаетъ: «фрегатъ Діана», по своимъ качествамъ, мало сказать хорошее судно: онъ въ высшей степени обладаетъ превосходными мореходными качествами; но и онъ не избѣгалъ сильныхъ и частыхъ ударовъ на этой толчеѣ, при которой мы имѣли часто и боковую и килевую качку вмѣстѣ, или, что еще разрушительнѣе для судна,—быстрые переходы съ одной на другую. Испытанная нами толчея вполнѣ оправдываетъ замѣчаніе лоціи, что обходъ Горна, должно предпринимать не иначе какъ на суднѣ, совершенно надежномъ».

12 февраля фрегатъ находился въ широтѣ мыса Пилларъ, составляющаго западную оконечность Магелланова пролива; послѣ

того выдержалъ еще одинъ штормъ отъ W и 22 февраля бросилъ якорь въ Валпарайзо. Изъ Валпарайзо, командиръ «Діаны», между прочимъ, доносилъ: «Поврежденія въ корпусѣ фрегата совершенно незначительны, за исключеніемъ слѣдующихъ: у двухъ бимсовъ сломались желѣзныя кницы, бимсъ бушпритнаго пяртнерса осѣлъ, съ обѣихъ сторонъ носовой части оторвало нѣсколько листовъ мѣди, а съ грепа—свинецъ. Послѣднее поврежденіе важно болѣе другихъ и требуетъ работы подъ водою съ водолазнымъ приборомъ, что̀ обойдется слишкомъ въ 700 руб. Мѣди оторвано до 30 листовъ. Здѣшніе мастера приписываютъ это—малымъ размѣреніямъ шляпокъ обшивныхъ гвоздей, ибо много гвоздей осталось, а мѣди нѣтъ. По контракту все должно быть готово къ 17 марта, послѣ чего я немедленно отправляюсь на Сандвичевы острова, гдѣ надѣюсь получить приказанія вице-адмирала Путятина на счетъ дальнѣйшаго плаванія. На этомъ переходѣ я потерялъ одного человѣка изъ ввѣренной мнѣ команды, умершаго послѣ кратковременной болѣзни воспаленія въ кишкахъ. Въ прочихъ отношеніяхъ здоровье команды совершенно удовлетворительно. На здѣшнемъ рейдѣ стоитъ американскій фрегатъ «S-nt Laurence», подъ командорскимъ вымпеломъ, и сейчасъ (3 марта) вышелъ на рейдъ англійскій 52 пушен. фрегатъ, подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ».

Сверхъ ожиданія, командиру фрегата удалось ускорить свое отправленіе изъ Валпарайзо и выйти изъ онаго, не 17-го, а 11-го марта. Англійскій фрегатъ, пришедшій въ Валпарайзо, и о которомъ доносилъ командиръ «Діаны», былъ «President» подъ флагомъ контръ-адмирала Прайса (погибшаго у Петропавловска во время нападенія англо-французской эскадры на этотъ портъ). Фрегатъ этотъ ушелъ изъ Валпарайзо, 9 марта, въ Калао, по случаю возникшихъ несогласій между Перу и Боливіею. 7-го марта прибылъ въ Валпарайзо французскій 60-пушечный фрегатъ «La Forte,» подъ контръ-адмиральскимъ же флагомъ, пришедшій отъ острова Таити, откуда онъ посылалъ пароходы на островъ Новая Каледонія, для основанія колоніи. Въ сношеніяхъ нашихъ моряковъ съ англійскими и французскими, бывшими въ Валпарайзо, соблюдалась взаимная вѣжливость. Хотя не было никакихъ извѣстій о разрывѣ между Россію и западными держа-

вами, однакожъ командиръ «Діаны» счелъ своею обязанностію, по возможности, ускорить свой выходъ изъ Валпарайзо и спѣшить на соединеніе съ фрегатомъ «Паллада». Донося объ этомъ, капитанъ-лейтенантъ Лесовскій присовокуплялъ: «Сила Англичанъ въ Тихомъ океанѣ простирается до семи судовъ, изъ которыхъ одинъ фрегатъ и одинъ пароходъ, а остальныя—мелкія суда. Всѣ суда эти расположены по западному берегу Южной Америки. Французы имѣютъ въ этихъ водахъ два фрегата, три парохода, два 26-ти пушеч. корвета и двѣ шкуны. За исключеніемъ фрегата «La Forte», всѣ они, кажется, находятся у острововъ Таити и Новая Каледонія. По словамъ французскаго адмирала, онъ еще поджидаетъ изъ Франціи подкрѣпленія, для снабженія и укрѣпленія новой колоніи».

Изъ Валпарайзо фрегатъ «Діана» взялъ курсъ на сѣверъ, чтобы скорѣе вступить въ полосу южнаго пасата; но противныя маловѣтрія замедляли плаваніе, такъ что SO пасатъ фрегатъ получилъ только чрезъ 9 дней по выходѣ изъ Валпарайзо, въ широтѣ 25° 49′ S и долготѣ 70° W отъ Гринича. Находясь тогда значительно сѣвернѣе прямаго пути изъ Валпарайзо къ Сандвичевымъ островамъ, фрегатъ пошелъ по линіи параллельной прямому курсу, расчитывая, что NO пасатъ можетъ задуть отъ румба ближайшаго къ N, чѣмъ къ O, и тогда, будучи болѣе на вѣтрѣ, останется въ выигрышѣ. На такое предположеніе командиръ фрегата полагался въ особенности потому, что SO дулъ все время отъ OSO или очень близко отъ O. До 9 апрѣля (до широты 4° 42′ N, долготы 118° W) фрегатъ шелъ SO пасатомъ; потомъ провелъ 7 дней въ полосѣ экваторныхъ штилей, перейдя въ это время въ широту 8° N и долготу 119° W. Здѣсь фрегатъ получилъ сѣверный пасатъ и, какъ ожидалъ командиръ фрегата, отъ NNO. Вплоть до Сандвичевыхъ острововъ, пасатъ не уклонялся къ O ближе NO-а, такъ что большею частію фрегатъ шелъ немного полнѣе полвѣтра. Въ обѣихъ полушаріяхъ пасаты дули свѣжо, и если бы не 9-ти дневное маловѣтріе предъ вступленіемъ фрегата въ южный пасатъ, то переходъ этотъ былъ бы совершонъ весьма быстро. Но при этихъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ фрегатъ прошелъ до Сандвичевыхъ острововъ 56 дней и прибылъ въ портъ Гонолулу (на островѣ Воагу) 1-го

мая 1854 года. Во время этого перехода умерло два матроса отъ чахотки. Въ Гонолулу фрегатъ нашъ засталъ сѣверо-американскій корветъ «Saratoga,» отправившійся отъ своей эскадры, находившейся въ Японіи, въ Америку для доставленія трактата, заключеннаго начальникомъ эскадры съ японскимъ правительствомъ, по коему нѣкоторые изъ японскихъ портовъ, а именно Симода и Хакодате, открыты торговлѣ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ.

«Изъ словъ того же капитана,—доносилъ капитанъ-лейтенантъ Лесовскій,—я заключилъ, что торговля Американцевъ не ограничится этими портами, и что японское правительство дозволило имъ осмотрѣть всѣ свои порта и выбрать, для торговли своей, какіе найдутъ удобнѣйшими. 5 сего мая, я, съ г.г. офицерами, представлялся Королю Овайгійскому. Его Величество Король изъявилъ желаніе видѣть нашъ фрегатъ, но не прежде какъ по окончаніи наливки водой и пріема провизіи, чтобъ не помѣшать нашимъ работамъ».

Находясь въ портѣ Гонолулу, капитанъ-лейтенантъ Лесовскій извѣстился чрезъ командира англійскаго фрегата «Trinkomale», прибывшаго изъ Каллао и принадлежавшаго къ ученой экспедиціи въ Сѣверномъ Ледовитомъ Океанѣ, что командиръ фрегата «Аврора» намѣревался оставить портъ Каллао около половины мая, чтобы слѣдовать въ Гонолулу. На основаніи этого извѣстія, капитанъ-лейтенантъ Лесовскій оставилъ Сандвичевы острова 15 Мая, дабы держась на пути судовъ, идущихъ изъ Каллао въ Гонолулу и встрѣтивъ фрегатъ «Аврора», продолжать потомъ плаваніе соединенно. Послѣ двухъ-недѣльнаго тщетнаго крейсерства для встрѣчи съ «Авророю» фрегатъ «Діана» спустился обратно въ Гонолулу, гдѣ, 29 мая, моряки наши узнали изъ газетъ, что Франція и Англія объявили войну Россіи, и что эскадра адмирала Прайса ищетъ отрядъ генералъ-адъютанта Путятина, а изъ Англіи посланъ пароходо-фрегатъ «Pique» взять «Діану». Когда командѣ фрегата объявлено было о войнѣ, единогласно раздалось ура! рады стараться за Батюшку Царя!

Не найдя «Авроры» и въ Гонолулу (*), и готовый къ встрѣчѣ

(*) Фрегатъ «Аврора» по причинѣ распространившейся въ его экипажѣ болѣзни, счѣлъ достигнуть Петропавловскаго порта, и потому не заходилъ въ Гонолулу.

съ сильнѣйшимъ непріятелемъ, котораго ожидали въ Гонолулу, фрегатъ «Діана» оставался въ этомъ портѣ пока ни запасся свѣжей провизіей, а потомъ, продолжая путь по назначенію, 11 іюля благополучно вошелъ въ заливъ де-Кастри, гдѣ и соединился съ отрядомъ генералъ-адъютанта Путятина.

Помѣщеніе фрегата «Паллада» на зимовку въ Императорской гавани задержало фрегатъ «Діана» у береговъ Сибири до половины сентября 1854 года, послѣ чего генералъ-адъютантъ Путятинъ на «Діанѣ» отправился въ Японію, для окончанія начатыхъ имъ переговоровъ съ японскимъ правительствомъ. Зайдя въ японскіе порты: Хакодате, Оосака и Кадо, и прибывъ 22 ноября въ Симоду, фрегатъ погибъ 7 января 1855 года, отъ одного изъ тѣхъ ужасныхъ землетрясеній, которыя покрываютъ развалинами и опустошеніями цѣлыя области.

Капитанъ Лесовскій, съ 8 офицерами, 150-ю нижними чинами и 500 пуд. пороху отправленъ былъ вице-адмираломъ Путятинымъ на американской шкунѣ «Corolina Foot» изъ Японіи въ Петропавловскій портъ; но освѣдомившись тамъ о мѣстѣ нахожденія нашей эскадры перешелъ съ офицерами и командою, со шкуны на американскій бригъ «William Penn,» прибывшій въ Петропавловскъ съ грузомъ, посланнымъ туда, по распоряженію нашего посланника въ Вашингтонѣ, и отправился въ де-Кастри, а оттуда къ мысу Лазарева, и не встрѣтивъ въ пути непріятельскихъ судовъ, достигъ благополучно цѣли назначенія.

Другая же партія, состоявшая изъ лейтенантовъ—Мусеина-Пушкина, Шилинга и Зеленаго; мичмановъ—Ковалевскаго, князя Урусова, Михайлова, подпоручика Елкина, лекаря, священника и переводчика, съ 275 человѣками нижнихъ чиновъ,—отправилась къ предѣламъ Восточной Сибири, на зафрахтованномъ лейтенантомъ Мусинымъ-Пушкинымъ бременскомъ бригѣ «Гретто», и на немъ была взята въ плѣнъ 20 іюля 1855 г., около о-ва Сахалина, англійскимъ трехъ-мачтовымъ пароходомъ «Барракута».

Между тѣмъ вице-адмиралъ Путятинъ тотчасъ послѣ крушенія фрегата «Діана», приступилъ къ постройкѣ шкуны «Хеда», намѣреваясь послать ее къ восточнымъ берегамъ Сибири съ извѣстіемъ о крушеніи фрегата, а также и для того, чтобы занять команду. Большая часть потребнаго для постройки лѣсу была

вырублена въ горахъ нашими матросами, которымъ пришлось учить Японцевъ гнать смолу, прясть пеньку, спускать тросы, шить паруса и проч. Черезъ 2½ мѣсяца, при содѣйствіи японскихъ мастеровыхъ, шкуна была спущена, названа «Хеда», и оказалась весьма хорошимъ судномъ.

Вооруживъ шкуну и сдѣлавъ необходимыя распоряженія относительно офицеровъ и нижнихъ чиновъ фрегата, вице адмиралъ Путятинъ отправился на ней въ море и пройдя S сторону Японіи, послѣ двухъ-недѣльнаго плаванія, достигъ Петропавловскаго порта 10 мая.

Въ Петропавловскѣ генералъ-адъютантъ Путятинъ узналъ объ уходѣ нашей эскадры и немедленно вышелъ изъ Авачинской губы.

На пути къ де-Кастри, по выходѣ изъ Лаперузова пролива, ночью шкуна сошлась съ тремя непріятельскими судами, изъ которыхъ одно пустилось за нею въ погоню. Сдѣлавшійся въ то время ровный вѣтеръ, далъ шкунѣ хорошій ходъ и къ разсвѣту гонящееся судно едва было видно съ топа шкунской мачты. Ускользнувъ отъ рукъ непріятеля, шкуна отправилась къ лиману Амура и 8 іюня бросила якорь противъ Николаевскаго поста.

На шкунѣ находились: капитанъ 2 ранга Посьетъ, подполковникъ Лосевъ, мичманъ Пещуровъ, командиръ шкуны лейтенантъ Колокольцевъ, прапорщикъ Семеновъ, юнкера Лазаревъ и Корниловъ и 40 человѣкъ нижнихъ чиновъ.

1853 годъ.

8.

Транспортъ „Нѣманъ“.

Назначенный въ составъ камчатской флотиліи транспортъ «Нѣманъ», 22 августа 1853 года, при попутномъ вѣтрѣ, вышелъ изъ Кронштадта, для слѣдованія по назначенію, подъ командою капитанъ-лейтенанта Шкота, и 29-го прибылъ въ Копенгагенъ.

Во время этого перехода, погода стояла хорошая, вѣтеръ большею частію дулъ умѣренный и попутный, изрѣдка онъ крѣпчалъ

и заходилъ, заставляя лавировать, что́ знакомило съ хорошими качествами судна. При отправленіи изъ Кронштадта, транспортъ былъ перегруженъ и имѣлъ малый дифферентъ, отчего онъ зарывался и било волненіемъ въ носъ, почему перевезли съ баку на ютъ двѣ 18 фунт. пушки и перенесли нѣсколько тяжестей. Послѣ того транспортъ пошелъ скорѣе. Вообще же онъ слушался руля и поворачивалъ отлично.

Сентября 3-го транспортъ снялся съ якоря съ Копенгагенскаго рейда, при попутномъ вѣтрѣ отъ SO, который вскорѣ стихъ и около полдня заштилѣлъ; но съ теченіемъ отъ S все-таки дошли до Гельсинора, гдѣ и стали на якорь. На другой день снялись съ якоря и, на буксирѣ датскаго парохода, дошли до маяка Куллень; тутъ же, поставивъ паруса, стали лавировать. Въ 7 часовъ вечера задулъ вѣтеръ SW и транспортъ пошелъ по $4^1/_2$ узла, а ночью вѣтеръ скрѣпчалъ и ходъ дошелъ до 8 узловъ. Въ полдень 6 сентября находились отъ Скагена на SO $4^1/_2{}^\circ$ въ $24^1/_2$ миляхъ. Вскорѣ, вѣтеръ перейдя къ NW, обратился въ свѣжій рифъ-марсельный и транспортъ, подъ марселями въ два рифа фокомъ и гротомъ сталъ лавировать между Скагеномъ и шведскимъ берегомъ, при сильномъ теченіи отъ NW. Килевая качка была очень сильна. Ночью сдѣлался штормъ и транспортъ стало прижимать къ подвѣтренному берегу, отъ котораго находились въ разстояніи 23 миль. При сильномъ теченіи и дрейфѣ, почти безъ хода, имѣя подъ вѣтромъ опасный рифъ Патерностеръ, капитанъ не могъ полагаться на счисленіе и потому, утромъ 8 сентября, рѣшился спуститься въ Гельсиноръ.

Категатъ прошли, при томъ же жестокомъ вѣтрѣ, подъ однимъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ. Волненіе било черезъ бортъ, и и транспортъ черпалъ на оба борта. Утромъ 9 сентября пришли въ Гельсиноръ, гдѣ приступили къ разнымъ исправленіямъ. Работамъ много препятствовала дурная погода; вѣтеръ упорно стоялъ крѣпкій SW. Въ ночь съ 13 на 14-е и съ 14 на 15-е выдержали на рейдѣ штормъ.

22 сентября транспортъ снялся съ якоря, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ отъ SSW. За тѣмъ вѣтеръ сталъ свѣжѣть. Вечеромъ увидѣли вправѣ Ниддингенскіе огни. Вѣтеръ зашелъ къ SW и дулъ съ жестокими порывами.

Въ $^3/_4$ 12 ч. увидѣли на NNO маякъ. Принимая его за Тринделенскій, легли на него и этимъ курсомъ шли до $12^1/_2$ час., когда увидѣли другой огонь, который приняли за судно. Опасаясь близко подойти къ отмелямъ острова Лессэ, привели на правый галсъ, на SOtS, и вскорѣ увидѣли третій огонь. Эти три огня привели всѣхъ въ сомнѣніе, что прежде видѣнный маякъ не можетъ быть Тринделенъ, а по всей вѣроятности—должны быть маяки Шведскихъ шхеръ Вингэ, къ которымъ притащило сильнымъ теченіемъ отъ SW, и потому поворотили на лѣвый галсъ и легли на WNW.

Въ $^1/_2$ 2 часа, 23 сентября, почувствовали ударъ, отъ котораго переломился румпель у самой головы руля. Это лишило возможности управлять судномъ и потому взяли паруса на гитовы. Удары повторялись сильнѣе, отчего очень страдало судно и вода стала прибывать въ трюмѣ. Въ началѣ 3 часа прекратились удары и потому бросили якорь на глубинѣ 18 саженъ, но не успѣвъ вытравить 30 саженъ канату, какъ удары возобновились. При темнотѣ и пасмурности съ дождемъ, едва могли узнать свое положеніе: транспортъ правымъ бортомъ прижало къ отлогой скалѣ, отъ которой находились въ разстояніи 5 саженъ. Воды подъ транспортомъ было: подъ форштевнемъ 4 сажени, подъ ахтерштевнемъ $1^1/_2$ сажени. Вода стала быстро прибывать; въ 4 часа дошла уже до 5 футъ, тогда стали палить изъ пушекъ и жечь фалшфейеры. Въ 6 часовъ стало свѣтать, тогда увидѣли вполнѣ гибельное положеніе судна. Вода уже наполнила полтрюма. Въ началѣ 8 часа вода выступила въ жилую палубу и потому стали заботиться о спасеніи команды. Не находя другаго средства, командиръ приказалъ срубить гротъ-мачту. Она упала на скалы, черезъ которыя ходилъ сильный бурунъ. Помощію мачты поданъ былъ на берегъ лееръ, по которому переправлены на скалу судовой образъ, больные, и затѣмъ вся команда и офицеры. Не смотря на то, что во время перехода черезъ мачту ходилъ бурунъ и транспортъ сильно било, всѣ благополучно переправились и черезъ нѣсколько секундъ по переходѣ на берегъ послѣдняго, транспортъ погрузился. Всѣ вышли на скалы въ чемъ были,—рѣшительно ничего не спасено.

При передачѣ денежнаго сундука на берегъ, по мачтѣ, на

концѣ, буруномъ его сбило и не было возможности его спасти. По погруженіи транспорта провѣрили команду и нашли, что всѣ на лицо и только одинъ матросъ былъ ушибенъ въ голову и то не опасно.

Къ этому времени пришелъ лоцманскій ботъ. На немъ были перевезены въ два раза команда и офицеры къ мѣстечку Кензэ въ шхерахъ, гдѣ Готенбургскій карантинъ. Русскіе были приняты здѣсь чрезвычайно ласково и тотчасъ снабжены сухимъ бѣльемъ и платьемъ. Вскорѣ прибылъ сюда русскій консулъ Фэ изъ Готенбурга.

Отправивъ лейтенанта Шульца съ донесеніемъ объ этомъ бѣдствіи, командиръ остался къ командою ждать здѣсь дальнѣйшихъ распоряженій. Вся потеря казны отъ крушенія транспорта исчислена въ 177410 руб. 27 коп.

Между тѣмъ съ датскимъ подданнымъ Свитцеромъ былъ заключенъ контрактъ, по которому Свитцеръ за спасеніе груза, выговорилъ половину его стоимости въ свою пользу.

Грузъ начали спасать съ помощію водолаза, который работалъ каждый день. Койки, паруса, тросы и тому подобныя вещи старались достать ранѣе, такъ какъ они могли испортиться зимою. Спасенныя вещи были перевезены въ Кронштадтъ, вмѣстѣ съ командою транспорта, на пароходо-фрегатѣ «Отважный».

9.

Яхта „Рогнеда.“

22 августа 1853 года отправился изъ Кронштадта въ Тихій океанъ членъ С.-Петербургскаго яхтъ-клуба князь Лобановъ-Ростовскій, на своей яхтѣ «Рогнеда», на собственный счетъ, для содѣйствія тамъ нашимъ крейсерамъ.

При благопріятномъ вѣтрѣ, 25 августа, яхта обогнала фрегатъ «Аврора» около острова Готланда и 28-го пришла въ Травемюнде. На этотъ переходъ яхта имѣла большею частію вѣтеръ изъ NO четверти и штили.

31 августа «Рогнеда» оставила Травемюнде и пошла, черезъ

большой Бельтъ, въ Англійскій каналъ. 10-го сентября крѣпкій WSW вѣтеръ принудилъ ее стать на якорь за маякомъ Донженесъ. 12 и 18-го сентября «Рогнеда» вступала подъ паруса, но усиливавшійся SW оба раза заставлялъ ее снова стать на якорь за Донженесомъ, вмѣстѣ съ многими другими судами.

Наконецъ, 21 сентября, «Рогнеда» вышла въ море, при WSW вѣтрѣ, и на другой день бросила якорь на Портсмутскомъ рейдѣ, у верфи Кемпера въ Госпортѣ.

Послѣ нѣкоторыхъ передѣлокъ на яхтѣ, она была задержана въ Портсмутѣ еще нѣсколько дней сильнымъ южнымъ вѣтромъ. Наконецъ, 3 декабря, отправилась въ Ріо-Жанейро.

По выходѣ изъ Портсмута съ NO вѣтромъ, «Рогнеда» имѣла нѣсколько дней благопріятнаго плаванія, но съ 11 по 18-е число она выдержала два трехъ-дневные шторма, подъ глухозарифленными штормовыми парусами: первый былъ отъ NO, а второй отъ SO, и оба съ ужаснымъ волненіемъ, сильными порывами и шквалами.

Владѣлецъ яхты, капитанъ-лейтенантъ князь Лобановъ-Ростовскій, замѣтивъ 19-го числа нѣкоторыя поврежденія въ мѣдной обшивкѣ яхты, около гротъ-русленей, вынужденъ былъ взять курсъ на о-въ Мадеру, куда прибылъ 20 декабря и сталъ на якорь на Фунчальскомъ рейдѣ.

Во время пребыванія яхты «Рогнеда» на о-вѣ Мадерѣ, исправленіе поврежденій въ мѣдной ея обшивкѣ было весьма затруднительно, по причинѣ безпокойной стоянки на рейдѣ.

31 декабря «Рогнеда» вышла въ море. 2 января, пройдя о-въ Тенерифъ, она настигнута была сильною бурею отъ SW, и тогда князь Лобановъ-Ростовской предпочелъ спуститься на Санта-Крусскій рейдъ, гдѣ и сталъ на якорь, въ ожиданіи перемѣны погоды.

4 января 1854 г. «Рогнеда» снялась при ровномъ WSW вѣтрѣ, но вскорѣ вѣтеръ отошелъ къ NW, потомъ къ N и наконецъ сдѣлался постоянный NO, который продолжался до 18 января. Въ этотъ день шкуна перешла экваторъ въ 26° 24′ W долготы.

Тутъ яхта встрѣчена была попеременно шквалами, штилями, и слабымъ SO вѣтромъ, съ которымъ достигла до 3° южной широты. Потомъ NO и ONO благополучно сопровождали «Рог-

неду» до самаго Ріо-Жанейро, гдѣ она бросила якорь 2 февраля.

10 марта, когда князь Лобановъ-Ростовскій намѣревался выйти изъ Ріо-Жанейро, то стоявшій здѣсь съ эскадрою англійскій адмиралъ выказалъ намѣреніе завладѣть шкуною.

Личныя объясненія князя Лобанова съ адмираломъ обнаружили, что хотя война не была еще объявлена, но, въ случаѣ выхода «Рогнеды» изъ порта, она будетъ взята Англичанами и отправлена въ англійскія колоніи.

Смѣлыми и благоразумными мѣрами князя Лобанова-Ростовскаго, находившаяся на шкунѣ военная команда была спасена отъ плѣна; она была отправлена изъ Ріо-Жанейро, въ Сантосъ, а оттуда въ Европу и черезъ Варшаву благополучно прибыла въ С.-Петербургъ. Самъ же князь Лобановъ отправился въ Россію пассажиромъ.

Яхта «Рогнеда» была оставлена имъ въ Ріо-Жанейро, по предложенію графа Медема, нашего Посланника въ Бразиліи, и впослѣдствіи была продана.

1856 годъ.

10.

Эскадра Средиземнаго моря.

(Корабль «Выборгъ», фрегаты «Полканъ» и «Касторъ», бригъ «Филоктетъ» и пароходо-фрегатъ «Олафъ»).

а) *Корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ».*

2 октября 1856 года вышла изъ Кронштадта, для слѣдованія въ Средиземное море, эскадра, подъ флагомъ контръ-адмирала Беренса, состоявшая изъ слѣдующихъ судовъ: винтовыхъ: корабля «Выборгъ» и фрегата «Полканъ» и парусныхъ: фрегата «Касторъ» и брига «Филоктетъ».

Имѣя попутный вѣтеръ въ продолженіе первыхъ двухъ сутокъ, эскадра прошла Финскій заливъ. 4 октября вѣтеръ сдѣлался совершенно противнымъ. Продержавшись сутки между Да-

геропомъ и Аванесомъ, 5 октября утромъ взяли парусныя суда на буксиръ: фрегатъ «Касторъ» взятъ фрегатомъ «Полканъ», а бригъ—кораблемъ «Выборгъ». Ночью 8 октября, опредѣлившись по Боргольскому маяку, и продолжая буксированіе съ помощію парусовъ, при тихомъ вѣтрѣ, въ бейдевинтъ, 9 октября утромъ прибыли на Кильскій рейдъ. Ничтожныя средства къ погрузкѣ угля, задержали здѣсь эскадру 5 дней.

14 октября эскадра вышла изъ Кильской бухты, но встрѣтивъ въ Бельтѣ противный вѣтеръ и пасмурную погоду, должна была идти, такъ сказать, ощупью, и каждую ночь становиться на якорь. 18-го, утромъ, вошли въ Категатъ и, имѣя противный вѣтеръ, все время буксировали парусныя суда. Въ ночь съ 18 на 19-е вступили въ Скагеракъ, гдѣ тоже встрѣтили противный вѣтеръ. На высотѣ Христіанзанда SW вѣтеръ скрѣпчалъ до степени трехъ рифовъ. Не расчитывая, при такихъ обстоятельствахъ, на быстрый переходъ Нѣмецкаго моря, эскадра вошла въ Христіанзандъ, тѣмъ болѣе, что нуждалась и въ углѣ.

23 октября, выбуксировавъ парусныя суда съ рейда, встрѣтили въ морѣ свѣжій ONO. Удалившись отъ берега на 15 миль, эскадра вступила подъ паруса, но вскорѣ вѣтеръ сталъ стихать и заходить къ W. Лавируя при тихомъ вѣтрѣ и почти ничего не выигрывая, 25 октября паровыя суда взяли на буксиръ парусныя и слѣдовали прямымъ курсомъ. Вечеромъ 26 октября, находясь въ 20 миляхъ отъ берега, поворотили на OSO, и съ буксирами, при маломъ ходѣ, продержались до разсвѣта. Утромъ 27 го спустились къ берегу; но по причинѣ пасмурности, опять поворотили въ море, отдали буксиры и легли въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, причемъ начальникъ эскадры назначилъ, на случай разлученія, рандеву—Шербургъ.

Въ ночь на 28 октября бригъ «Филоктетъ» разлучился съ эскадрою. Утромъ 28-го числа эскадра поворотила къ берегу и, получивъ лоцмановъ, быстро достигла до оконечности Гудвинъ-Санда. Но тутъ попутный вѣтеръ, при самомъ вступленіи въ каналъ, превратился въ противный, тогда паровыя суда развели пары, а фрегату «Касторъ» назначено было идти въ Шербургъ.

Утромъ 29 октября, при ясной погодѣ и крѣпкомъ вѣтрѣ

отъ NNO, эскадра быстро неслась въ каналъ; въ полночь 30 октября была на меридіанѣ о-ва Вайта, откуда спустилась къ французскому берегу и около полудня бросила якорь на Шербургскомъ рейдѣ. 1 ноября прибылъ на рейдъ и бригъ «Филоктетъ», который въ ночь съ 27 на 28-е много вышелъ на вѣтеръ отъ эскадры, не видѣлъ сигнала о поворотѣ и на другой день пришелъ на видъ англійскаго берега. 29-го спустился въ каналъ; 30-го подошелъ на видъ Шербурга; но задувшій за тѣмъ жестокій вѣтеръ отъ N задержалъ бригъ въ морѣ до 1 ноября.

По причинѣ поврежденія руля на фрегатѣ «Полканъ», онъ былъ введенъ въ Avantport. По вынутіи руля, оказалось, что верхняя рулевая петля отошла и рулевые крючья такъ слабы въ гнѣздахъ, что понадобилось ихъ снова перелить. Кромѣ того слабую корму фрегата пришлось подкрѣпить продольными болтами.

4 декабря, при умѣренномъ вѣтрѣ отъ NO, эскадра снялась съ якоря. Выйдя изъ-за брекватера, контръ-адмиралъ Беренсъ сигналомъ приказалъ фрегату «Полканъ» и бригу «Филоктетъ» идти по назначенію. Ночью сдѣлался совершенный штиль, почему, утромъ 5 декабря, корабль «Выборгъ» взялъ фрегатъ «Касторъ» на буксиръ. Между тѣмъ началъ задувать вѣтеръ отъ W и постепенно усиливаться, такъ что, 6 декабря, пройдя траверзъ маяка Стартъ-Поинтъ, отдали буксиры и вступили подъ паруса. Въ 10 часовъ утра вѣтеръ перешелъ къ NNW и сталъ усиливаться. Легли въ бейдевиндъ и, форсируя парусами, 7 декабря обогнули Уэссанъ и вступили въ океанъ. Въ 10 часовъ вечера 6 числа корабль потерялъ изъ виду фрегатъ.

По мѣрѣ вступленія въ океанъ, вѣтеръ началъ стихать и постепенно отходить къ NO. Въ продолженіе всего плаванія корабля океаномъ были попутные вѣтры, которые дали возможность въ ночь съ 12 на 13 декабря обогнуть мысъ С.-Винсентъ. 13 декабря увидѣли Кадиксъ, но за темнотою привели въ бейдевиндъ на правый галсъ и, по свѣжести вѣтра, дувшаго съ моря, развели пары.

14 декабря, при крупномъ океанскомъ волненіи, корабль поворотилъ оверъ-штагъ при содѣйствіи винта. Къ утру вѣтеръ скрѣпчалъ и, дойдя до степени шторма, изорвалъ форъ-марсель. Къ вечеру вѣтеръ сталъ стихать, а 15 декабря корабль пришелъ

благополучно на Кадикскій рейдъ. Въ тотъ же день пришелъ туда и фрегатъ «Касторъ», выдержавъ штормъ безъ всякихъ поврежденій.

Въ Кадиксѣ контръ-адмиралъ Беренсъ получилъ депешу, которою сообщалось приказаніе Государя Императора: «со всею эскадрою соединиться въ Генуа и ожидать тамъ Его Императорское Высочество Генералъ-Адмирала». Тотчасъ же были посланы депеши фрегату «Полканъ» и бригу «Филоктетъ» ожидать въ Генуа прибытія эскадры.

2 января 1857 г. корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ» вышли изъ Кадикса въ Геную, куда и прибыли—корабль 16 января, а фрегатъ 21 января.

Крѣпкій противный вѣтеръ, задержавшій отрядъ въ Кадиксѣ цѣлую недѣлю, 2 января нѣсколько смягчился. Тогда корабль «Выборгъ», взявъ на буксиръ фрегатъ «Касторъ», вывелъ его изъ глубины Кадикскаго рейда. По выходѣ съ рейда, вѣтеръ, перешелъ къ ONO и, при вступленіи въ проливъ, сдѣлался совершенно противнымъ. 3 января корабль, продолжая вести фрегатъ на буксирѣ, вошелъ въ Средиземное море.

До 5 января дулъ тихій противный вѣтеръ, позволившій буксировать фрегатъ почти до меридіана Картагены; но тутъ NO вѣтеръ сталъ крѣпчать. Это заставило отдать буксиръ и корабль, прекративъ пары, вступилъ подъ паруса. 10 января, лавировкой, успѣли добраться до Барселоны. Въ этотъ день сдѣлался штиль и, вслѣдъ за тѣмъ, налетѣлъ жестокій шквалъ отъ OSO, съ градомъ, по миновании котораго, вѣтеръ перешелъ къ NO и, постепенно крѣпчая, дошелъ къ ночи до степени шторма.

Утромъ 14 января стихло и задулъ вѣтерокъ отъ W, который 15-го утромъ опять зашелъ къ N. Въ 6 часовъ вечера, находясь отъ Генуа въ 60 миляхъ, корабль развелъ пары и пошелъ въ Геную сдѣлавъ фрегату сигналъ идти отдѣльно.

16-го, поутру, N сталъ крѣпчать, и потому только въ полдень корабль достигъ Генуезскаго рейда, со спущенными брамъ-стеньгами и нижними реями, чтобы по возможности уменьшить площадь сопротивленія вѣтру. Здѣсь застали фрегатъ «Полканъ», прибывшій на Генуезскій рейдъ 10 января.

21 января прибылъ на рейдъ и фрегатъ «Касторъ», который все это время боролся съ крѣпкимъ противнымъ вѣтромъ.

23 января изволилъ прибыть изъ Ниццы на пароходо-фрегатѣ «Олафъ» Его Высочество Великій Князь Михаилъ Николаевичъ и въ тотъ же день посѣтить корабль «Выборгъ». 16 февраля Его Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ прибыть въ Геную и въ тотъ же день посѣтить суда нашей эскадры. Вечеромъ Его Высочество изволилъ переѣхать на «Олафъ», который съ разсвѣтомъ 17 февраля снялся съ якоря, для слѣдованія въ Виллафранку. При этомъ Его Высочество приказалъ контръ-адмиралу Беренсу съ кораблемъ «Выборгъ» и фрегатомъ «Касторъ» идти въ Виллафранку, куда эскадра и прибыла 18 февраля. Фрегату же «Полканъ» приказано отправиться въ Аѳины и состоять тамъ въ распоряженіи нашего Посольства (*).

9 марта Его Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ прибыть на корабль «Выборгъ» и поднять свой флагъ, а 10 марта эскадра, къ которой присоединился и пароходъ «Олафъ», снялась съ якоря и вышла въ море, а 11 марта прибыла на Генуезскій рейдъ, 13-го перешла въ Спецію, откуда 15 марта снова вышла въ море и 16-го возвратилась на Виллафранкскій рейдъ, гдѣ пробыла до 7 апрѣля. Съ приходомъ въ Виллафранку, Его Высочество съѣхалъ на берегъ. 22 марта Ея Императорское Величество вдовствующая Государыня Императрица и Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ посѣтили корабль «Выборгъ».

7 апрѣля, по приказанію Его Высочества Генералъ-Адмирала, корабль «Выборгъ» и фрегаты «Полканъ» и «Касторъ» снялись съ Виллафранкскаго рейда—«Касторъ» на буксирѣ фрегата «Полканъ»—и пошли малымъ ходомъ на параллель мыса Комора, гдѣ было назначено рандеву пароходу «Олафъ». Около полуночи Его Высочество изволилъ прибыть на пароходъ «Олафъ», который тотчасъ же снялся съ якоря. Соединившись въ 3 часа утра 8 апрѣля съ пароходомъ «Олафъ», подъ флагомъ Генералъ-Адмирала, эскадра продолжала плаваніе подъ парами и въ тотъ же

(*) 30 марта фрегатъ «Полканъ» присоединился снова къ эскадрѣ въ Виллафранкѣ.

день прибыла на Тулонскій рейдъ. Здѣсь Его Высочество съѣхалъ на берегъ и флагъ Генералъ-Адмирала былъ перенесенъ на корабль «Выборгъ».

Въ 7 часовъ вечера пароходо-фрегатъ «Олафъ» отправился въ Виллафранку, для слѣдованія оттуда въ Чивитта Веккію съ Ея Величествомъ вдовствующей Императрицей.

Фрегатъ «Полканъ» 5 мая перешелъ въ Марсель, для доставленія оттуда въ Валенсію нашего Посланника.

12 мая корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ» снялись съ якоря, для слѣдованія въ Виллафранку, куда и прибыли 13 мая. На рейдѣ нашли фрегатъ «Полканъ» и пароходо-фрегатъ «Олафъ».

22 мая корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ» ушли въ море, а фрегатъ «Полканъ» ушелъ въ Пирей. Корабль «Выборгъ», имѣвшій на буксирѣ фрегатъ «Касторъ», вечеромъ прекратилъ пары и оба вступили подъ паруса. Въ продолженіе 4 дней имѣли штиль или самый тихій вѣтеръ. 27-го задулъ совершенно противный вѣтеръ отъ S; тогда корабль взялъ фрегатъ на буксиръ. Утромъ 28-го, когда вѣтеръ задулъ отъ NO, эскадра поставила паруса и 29-го, подъ парусами, прибыла на Алжирскій рейдъ.

4 іюня эскадра вышла изъ Алжира въ море, а 15 іюня прибыла въ Лисабонъ. Выйдя съ Алжирскаго рейда, имѣли тихіе, большею частію западные вѣтры. 9 іюня вечеромъ заштилѣло. Проштилевавъ ночь, 10-го утромъ, корабль взялъ фрегатъ на буксиръ и буксировалъ его сутки, пока 11-го не задулъ NO. Тогда прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ два дня дошли до Гибралтарскаго пролива, но тутъ сильное теченіе отъ запада не допускало, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ, выбраться изъ Средиземнаго моря. Вечеромъ 12 іюня задулъ сильный сирокко. Этотъ вѣтеръ провожалъ эскадру до мыса С.-Винсента. 14-го вѣтеръ безпрестанно мѣнялся. Пользуясь каждою перемѣною, по немногу подавались впередъ и 15-го утромъ вошли на Лисабонскій рейдъ.

21 іюня эскадра оставила Лисабонскій рейдъ и встрѣтила въ морѣ ровный рифъ-марсельный вѣтеръ, который однакожъ къ вечеру стихъ. Затѣмъ два дня имѣли самый тихій вѣтеръ. 23-го задулъ брамсельный вѣтеръ отъ NO, но къ ночи стихло, и по-

тому, 24-го, корабль развелъ пары и взялъ на буксиръ фрегатъ «Касторъ». 27-го задулъ ровный попутный вѣтеръ, почему прекратили пары и вступили подъ паруса. 28-го вѣтеръ началъ заходить и, постепенно стихая, дулъ отъ разныхъ румбовъ NO и NW четвертей. Лавируя, 30-го, въ 100 миляхъ отъ Бреста, совершенно заштилѣли. 1 іюля задулъ опять противный вѣтеръ, почему развели на кораблѣ пары и, взявъ на буксиръ фрегатъ, прибыли въ Брестъ 2 іюля.

9 іюля, при совершенномъ штилѣ, корабль взялъ на буксиръ фрегатъ «Касторъ» и вывелъ его съ рейда. По выходѣ въ заливъ, вѣтеръ сдѣлался противный и, постепенно свѣжѣя, уменьшилъ ходъ до 4 узловъ. Въ 5 часовъ вечера, обогнувъ островъ Уэссанъ, получили попутный вѣтеръ, а потому отдали буксиры, подняли винтъ и вступили подъ паруса. Англійскій каналъ прошли въ два дня. 11 іюля, около Дувра, взяли лоцмановъ, которыхъ спустили пройдя Галоперскій маякъ.

Нѣмецкое море прошли въ два дня, при свѣжемъ SW. 13-го два раза должны были брать всѣ рифы. 14-го утромъ открылся норвежскій берегъ. Скагеракъ прошли подъ марселями въ 4 рифа и фокомъ. Обогнувъ Скагенъ, начали лавировать къ Хирсхольмену за лоцманами, для прохода Бельтомъ. Въ полночь на кораблѣ развели пары, 15-го утромъ приблизились самымъ тихимъ ходомъ къ Хирсхольмену и приняли лоцмановъ. До Ангольта вѣтеръ былъ попутный, но для слѣдованія Бельтомъ становился противнымъ; почему, убравъ паруса, взяли курсъ на маякъ Форнесъ. Вѣтеръ свѣжѣлъ и ходъ корабля уменьшился до $3^1/_2$ узловъ. Не будучи въ состояніи, при такихъ обстоятельствахъ, взять на буксиръ фрегатъ, которому, для слѣдованія Зундомъ былъ попутный вѣтеръ, контръ-адмиралъ Беренсъ, сигналомъ, показалъ ему рандеву Киль. Въ 10 час. вечера, при крѣпкомъ противномъ вѣтрѣ, сильной пасмурности съ проливнымъ дождемъ, въ 4 миляхъ отъ маяка Форнесъ, корабль сталъ на якорь, не видя его огня.

16 іюля, утромъ снялись съ якоря и въ полночь добрались до Кильскаго залива, а 17-го отдали якорь на Кильскомъ рейдѣ. Фрегатъ «Касторъ», пробѣжавъ быстро Зундъ съ попутнымъ вѣтромъ, долженъ былъ лавировать пройдя Дарсерортскій маякъ,

а потомъ заштилѣлъ въ виду Кильскаго залива, что̀ и заставило его прибыть на рейдъ двумя сутками позже корабля.

30 іюля эскадра оставила Киль. Фрегатъ былъ на буксирѣ корабля. Сначала имѣли штиль, а потомъ все время противный вѣтеръ, не дозволявшій ставить даже триселей, почему и не отдавали буксировъ вплоть до Ревеля, куда зашли по причинѣ крѣпкаго NO и для пополненія запаса угля. 6 августа эскадра вышла съ Ревельскаго рейда. Корабль, подъ парами, имѣя на буксирѣ фрегатъ «Касторъ», 7 августа благополучно прибылъ на Кронштадтскій рейдъ.

12 августа Государь Императоръ изволилъ осмотрѣть эскадру и остался вполнѣ довольнымъ исправнымъ состояніемъ судовъ.

b) *Фрегатъ «Полканъ».*

Отдѣлившись отъ эскадры контръ-адмирала Беренса, фрегатъ «Полканъ» и бригъ «Филоктетъ», по выходѣ 4 декабря 1856 г. изъ Шербурга, встрѣтили тихій вѣтеръ, почему фрегатъ взялъ на буксиръ бригъ и продолжалъ плаваніе по каналу подъ парами. 6 декабря, пройдя Лизардъ, отдалъ буксиръ и оба судна вступили подъ паруса.

Плаваніе Атлантическимъ океаномъ сопровождалось постоянными крѣпкими O и SO вѣтрами. 13 декабря вѣтеръ задулъ отъ WNW и вскорѣ превратился въ штормъ. Полагаясь на вѣрность счисленія, фрегатъ взялъ курсъ въ Гибралтарскій проливъ и шелъ по 10 узловъ, имѣя только одинъ зарифленный форъ-марсель. Неудовлетворительность опрѣсненія воды аппаратомъ принудила фрегатъ, 16 числа, зайти въ Картагену, откуда онъ вышелъ въ море 21 декабря.

24 декабря фрегатъ «Полканъ» и бригъ «Филоктетъ» пришли въ Тулонъ. 8 января 1857 года фрегатъ вышелъ изъ Тулона, имѣя на буксирѣ бригъ «Филоктетъ». 9 января скрѣпчавшій отъ ONO вѣтеръ уменьшилъ ходъ фрегата до 1 узла, почему и приказано было бригу отдать буксиры. Находясь у мыса С.-Ромо, имѣли большую килевую качку. 10 января фрегатъ вошелъ на Генуезскій рейдъ. Здѣсь получилъ онъ приказаніе начальника

эскадры слѣдовать въ Аѳины, въ распоряженіе нашего Посольства при Греческомъ дворѣ.

17 февраля вышелъ съ Генуезскаго рейда, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, подъ парами, и утромъ 19-го сталъ на якорь фертоингъ въ Ливорно, чтобы явиться въ распоряженіе нашего Посланника при Греческомъ дворѣ, который находился въ этомъ портѣ.

21 февраля Посланникъ прибылъ на фрегатъ съ семействомъ, и фрегатъ тотчасъ же снялся съ якоря подъ парами. 22-го задулъ ровный О вѣтеръ, тогда подняли винтъ и поставили паруса.

Подходя къ Мессинскому проливу, встрѣтили свѣжій противный вѣтеръ, почему снова вступили подъ пары и 24 февраля стали фертоингъ на Мессинскомъ рейдѣ.

26 февраля оставили Мессину. При выходѣ изъ пролива встрѣтили крѣпкій SO, почему легли въ бейдевиндъ, подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ и подъ парами. Во время этого вѣтра смыло галюнъ. 27-го вѣтеръ съ тою же силою перешелъ къ W, тогда подняли винтъ и пошли на фордевиндъ, 28-го обогнули S оконечность острова Ово и вошли въ Архипелагъ. 1 марта съ полуночи вѣтеръ сталъ стихать и затѣмъ сдѣлался штиль, тогда пошли подъ парами и въ тотъ же день стали фертоингъ на Пирейскомъ рейдѣ.

19 марта фрегатъ снялся съ якоря, подъ парами, при тихомъ вѣтрѣ отъ StO, и 21-го прибылъ на Мессинскій рейдъ. 26 марта снялись съ якоря подъ парами и 28-го бросили якорь на Генуезскомъ рейдѣ. 30-го перешли на Виллафранкскій рейдъ, гдѣ и соединились съ эскадрой. 8 апрѣля «Полканъ» съ эскадрою прибылъ на Тулонскій рейдъ. 5 мая фрегатъ перешелъ въ Марсель, откуда, доставивъ въ Валенсію нашего Посланника, соединился съ эскадрою въ Виллафранкѣ.

22 мая, получивъ предписаніе слѣдовать на станцію въ Пирей, «Полканъ» снялся съ якоря съ Виллафранкскаго рейда и пошелъ подъ парами, имѣя на буксирѣ фрегатъ «Касторъ». Пройдя на SSW 30 миль, по сигналу адмирала: «Отдать буксиры и идти по назначенію», немедленно прекратилъ пары и, при маловѣтріи отъ SW, взялъ курсъ на N оконечность Корсики.

Послѣ трехъ-дневной лавировки, мая 25-го, фрегатъ пришелъ на видъ Чивитта-Веккіи. Вечеромъ вѣтеръ скрѣпчалъ отъ SO до того, что рѣшились спуститься въ этотъ портъ, куда и прибыли въ 9 часовъ пополудни, войдя въ гавань подъ парусами.

30 мая снялись съ якоря и 3 іюня вошли въ Мессинскій проливъ, здѣсь вѣтеръ вдругъ перемѣнился и задулъ отъ S, что заставило бросить якорь въ Мессинѣ. Простоявъ на якорѣ два дня и не дождавшись попутнаго вѣтра, 5 іюня развели пары, чтобы выйти изъ пролива; въ тотъ же день прекратили пары и начали лавировать къ SO. На переходѣ отъ Мессины до мыса Матапана, большею частію имѣли штили или тихіе вѣтры отъ N. 7 іюня дулъ ровный NNW. іюня 8 го фрегатъ находился у Матапана. Подходя къ проливу, между островомъ Цериго и мысомъ С.-Анжело, сдѣлался штиль. Вообще все плаваніе по Архипелагу сопровождалось перемѣнными тихими вѣтрами; наконецъ, 11 іюня, при вѣтрѣ отъ SSO, вошли на Пирейскій рейдъ.

21 іюня командиръ фрегата получилъ увѣдомленіе отъ нашего Посланника, что Ихъ Величества Король и Королева желаютъ совершить на фрегатѣ путешествіе изъ Пирея до Каламаки, и 27 числа Ихъ Величества и Посланникъ съ супругою прибыли на фрегатъ, который тотчасъ же снялся съ якоря, подъ парами, и черезъ нѣсколько часовъ бросилъ якорь въ бухтѣ Каламаки. Въ 7 часовъ вечера возвратились съ высокими путешественниками на Пирейскій рейдъ.

Вскорѣ послѣ плаванія въ Каламаки съ Греческимъ Королемъ наступили въ Пиреѣ сильные жары, почему фрегатъ отправился въ крейсерство по Архипелагу и 11 іюля вошелъ въ Саламинскую бухту. 12 іюля прибылъ на рейдъ Пирея, откуда на другой день пошелъ обратно въ Саламинъ. 19-го перешелъ въ Наполи-ди-Романья. Простоявъ тутъ три дня на якорѣ, вышли въ море. Плавая постоянно подъ парусами, при жестокихъ NO вѣтрахъ, два раза вынуждены были спускаться въ бухту Спеція. 26 іюля, послѣ двухъ-дневной трудной лавировки, прибыли въ Пирей. 27 іюля снова вышли въ море, для крейсерства, и 28-го возвратились въ Пирей.

Получивъ отъ нашего Посланника приказаніе осмотрѣть и описать Петалійскіе острова, 14 августа фрегатъ снялся съ якоря,

при свѣжемъ вѣтрѣ отъ NO, подъ парами. Къ вечеру, подходя къ мысу Колонь, по причинѣ сильнаго теченія и крѣпкаго противнаго вѣтра, сталъ на якорь. 15-го снялся съ якоря, но за крѣпкимъ вѣтромъ, бросилъ якорь въ бухтѣ Мандри. 17 августа, подъ парами, подошли къ Петалійскимъ островамъ и бросили якорь между островами Мегало и Ксеро.

Окончивъ съемку, 25 августа фрегатъ снялся съ якоря и пройдя вдоль негропонтскаго берега, спустился къ берегу Каристо, гдѣ взявъ прѣсной воды и свѣжаго мяса, направился обратно въ Пирей, куда и прибылъ 27 августа.

14 сентября фрегатъ отправился для практическаго плаванія къ сирійскимъ и египетскимъ берегамъ, при вѣтрѣ отъ N, подъ парусами. Вѣтеръ и погода благопріятствовали фрегату до самаго Бейрута, куда прибылъ онъ 19 сентября. Простоявъ здѣсь на якорѣ около двухъ часовъ, фрегатъ отправился въ Яффу, куда прибылъ на другой день. Въ продолженіе 10-дневнаго пребыванія у сирійскихъ береговъ, фрегатъ заходилъ въ Каифу, гдѣ стоялъ на якорѣ два дня; потомъ пошелъ вдоль берега на S, чтобы осмотрѣть развалины древняго Аскалона, и придя на видъ города Газы, лавировалъ обратно въ Яффу, гдѣ бросилъ якорь 30 сентября. Въ тотъ же день, при тихомъ вѣтрѣ отъ NW, фрегатъ вышелъ изъ Яффы и послѣ трехъ-дневнаго плаванія, 3 октября, бросилъ якорь на Александрійскомъ рейдѣ.

8 ноября, при тихомъ NW вѣтрѣ, фрегатъ снялся съ якоря подъ парами и, пройдя отмели, тотчасъ же вступилъ подъ паруса. Къ вечеру вѣтеръ перейдя къ NNW, скрѣпчалъ и послѣ того, въ продолженіе четырехъ-дневной лавировки, дулъ все время съ сильными порывами, такъ что едва могли отойти на 100 миль отъ африканскаго берега; за тѣмъ сдѣлался штиль, почему развели пары, подъ которыми фрегатъ и пришелъ 14 ноября на Пирейскій рейдъ.

20 января 1858 года фрегатъ, по распоряженію Посланника, отправился въ Новилію, куда и прибылъ 21 января, а 22-го воротился въ Пирей. На пути въ Новилію имѣли S вѣтеръ съ шквалами и дождемъ, а при обратномъ плаваніи крѣпкій N.

Въ половинѣ марта, командиръ фрегата, получивъ отъ Морскаго Министерства разрѣшеніе идти съ фрегатомъ въ Тулонъ,

для закупки необходимыхъ припасовъ по Кораблестроительной части, 27 марта, вышелъ въ море, подъ парами. Миновавъ гаванскіе маяки, прекратилъ пары, и вступивъ подъ паруса, сталъ лавировать къ S. 28-го вѣтеръ сталъ свѣжѣть, почему фрегатъ вошелъ въ бухту острова Мило, гдѣ и бросилъ якорь.

1 апрѣля, при тихомъ NW вѣтрѣ, снялись съ якоря подъ парусами; но 2-го сдѣлался штиль, заставившій развести пары, которые прекратили пройдя мысъ Матапанъ. Въ продолженіе 3 и 4-го чиселъ фрегатъ лавировалъ къ Мессинскому проливу. Наконецъ 5-го вѣтеръ отошелъ къ N, а 6-го фрегатъ вошелъ въ Мессинскій проливъ, разведя при этомъ пары, и въ тотъ же день сталъ на якорь на Мессинскомъ рейдѣ. 8 апрѣля снялись съ якоря и 10-го пришли на Неапольскій рейдъ.

19 апрѣля фрегатъ снялся съ якоря, при SW вѣтрѣ, подъ парусами и началъ лавировать. Когда миновали о. Искія, вѣтеръ стихъ, почему развели пары и въ тотъ же день прибыли въ Гаэту. 20-го фрегатъ вышелъ въ море, подъ парами, но получивъ при выходѣ SW вѣтеръ, прекратилъ пары. Между островами Піаноза и Монте-Кристо заштилѣли, почему развели пары и направили курсъ въ Виллафранку, куда и прибыли 25 апрѣля. Въ тотъ же день вышли въ море, для слѣдованія въ Тулонъ, и бросили якорь въ этомъ портѣ на другой день.

По распоряженію нашего Чрезвычайнаго Посла въ Парижѣ, фрегатъ, 26 мая, снялся съ якоря и черезъ трое сутокъ прибылъ въ Мессину, подъ парами. 31 мая снялся съ якоря и взялъ курсъ въ Рагузу, куда прибылъ 2 іюня. Отсюда перешелъ въ бухту Гравоза. 31 августа отправился въ Тріестъ, за углемъ и провизіею. 17 сентября вышелъ изъ Тріеста и въ тотъ же день прибылъ въ бухту Будуа, между о. Св. Николая и берегомъ. 20 сентября снялись съ якоря и 21-го прибыли въ Гравозу.

22 октября «Полканъ» снялся съ якоря съ Гравозскаго рейда. По выходѣ въ море, имѣлъ нѣсколько порывовъ отъ NO, но вскорѣ вѣтеръ стихъ. Чтобы выбраться изъ Адріатическаго моря продолжали плаваніе подъ парами. Около полуночи задулъ легкій SO, къ утру перешедшій въ S и быстро началъ крѣпчать, и потому, находясь въ 5 миляхъ отъ входа въ бухту Авлона,

спустились въ нее и стали на якорь. 25 октября фрегатъ снялся съ якоря подъ парами. Вечеромъ задулъ NW, почему вступили подъ паруса и взяли курсъ прямо на мысъ Спартивенто, который открылся 26 октября. Входя въ Мессинскій проливъ, снова развели пары и вошли въ Мессинскую гавань за углемъ. 30 октября вышли въ море, подъ парами, и 31-го, получивъ попутный вѣтеръ, вступили подъ паруса. Ночью SO началъ свѣжѣть и фрегатъ шелъ по 10 узловъ, но въ 4 часа вѣтеръ вдругъ стихъ. Желая засвѣтло опредѣлиться, развели пары и спустились прямо въ берегъ. Опредѣлившись около маяка Джиралья (на сѣверной оконечности Корсики), взяли курсъ въ Генуа. Къ ночи на 2 ноября задулъ ровный N, который быстро началъ крѣпчать: фрегатъ легъ въ бейдевиндъ. Съ полуночи вѣтеръ дулъ самыми жестокими порывами, почему спустились въ Виллафранку, куда и прибыли въ 1 часъ пополудни.

9 ноября снялись съ якоря, подъ парами, при ровномъ S вѣтрѣ и 10-го прибыли на Генуезскій рейдъ. Здѣсь командиръ фрегата, капитанъ 2 ранга Юшковъ сдалъ ввѣренный ему фрегатъ флигель-адъютанту Стеценкову, а самъ отправился въ Россію.

24-го ноября фрегатъ перешелъ на Виллафранкскій рейдъ, и 5 декабря на Тулонскій рейдъ, гдѣ, для освидѣтельствованія фрегата, была назначена особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Истомина. Коммисія нашла: что, для уничтоженія течи въ суднѣ, необходимо ввести здѣсь фрегатъ въ докъ.

Его Высочество Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, по прибытіи изъ Парижа въ Тулонъ, разсмотрѣвъ заключеніе коммисіи, свидѣтельствовавшей фрегатъ «Полканъ», изволилъ согласиться съ мнѣніемъ ея о вводѣ фрегата въ Тулонскій докъ, для уничтоженія течи въ кормовой части. 19 декабря фрегатъ былъ введенъ въ докъ.

29 декабря, фрегатъ вышелъ изъ дока, тогда приступили къ нагрузкѣ, и за тѣмъ къ вооруженію его. 10 января 1859 г. фрегатъ вышелъ въ море на 3 часа, для пробы, при чемъ замѣтили, что въ томъ мѣстѣ, гдѣ вода прежде струилась фонтаномъ, было уже совершенно сухо. 13 января «Полканъ» окончательно снялся съ якоря съ Тулонскаго рейда, для слѣдованія въ Вил-

лафранку, куда и прибылъ 14 января. 29 января фрегатъ ушелъ изъ Виллафранки въ Палермо, куда прибылъ 1 февраля, гдѣ получилъ приказаніе идти, подъ парусами, въ Мессину. 2-го числа снялся съ якоря и, съ противнымъ вѣтромъ, сталъ лавировать къ Мессинскому проливу. Вскорѣ вѣтеръ скрѣпчалъ, при чемъ сломалась форъ-марса-рея у лѣваго драйрепа. 5 февраля фрегатъ прибылъ въ Мессину.

10 февраля фрегатъ снялся съ якоря, для слѣдованія въ Сиракузы, куда пришелъ 11 числа. 12-го, вмѣстѣ съ эскадрой, снялся, для слѣдованія въ Мальту, куда пришелъ въ тотъ же день и на Лавалеттскомъ рейдѣ сталъ на якорь. Этотъ переходъ былъ сдѣланъ подъ парусами. 19 февраля, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, фрегатъ вышелъ изъ Мальты, подъ парусами и съ противнымъ вѣтромъ, лавировкою, подошелъ къ Мессинскому проливу. 22-го былъ въ виду Мессины. 23 и 24-го штилевалъ и 25-го, подъ парами, пришелъ въ Палермо, откуда 9 марта перешелъ въ Неаполь.

Марта 11-го, по приказанію Его Императорскаго Высочества, снялись съ якоря съ Неапольскаго рейда и того же числа перешли въ бухту Кастель-а-маре, гдѣ стояли по 5 апрѣля, а въ этотъ день снова перешли на Неапольскій рейдъ.

7 числа, по приказанію Его Высочества, снялись съ якоря и перешли въ бухту Кастель; на другой день, вмѣстѣ съ эскадрою снялись съ якоря подъ парами, и слѣдовали соединенно до Мессины, куда пришли 9 апрѣля.

12 апрѣля, вмѣстѣ съ эскадрою, фрегатъ снялся съ якоря и 15-го прибылъ въ Пирей. 25 апрѣля вышелъ изъ Пирея и 28-го прибылъ въ Яффу, но въ тотъ же день отправился изъ Яффы въ Бейрутъ, для пополненія запасовъ угля, а 2 мая прибылъ обратно въ Яффу. 15 мая снялись съ якоря съ Іерусалимскимъ патріархомъ Кирилломъ, для слѣдованія въ Смирну. На пути фрегатъ заходилъ въ Хіосъ. Отъ Яффы до Смирны фрегатъ шелъ подъ парами $95^1/_2$ часовъ.

По прибытіи въ Смирну Его Высочества, фрегатъ получилъ назначеніе слѣдовать въ Неаполь, принять тамъ порохъ и затѣмъ идти въ Россію. Имѣя надобность передать «Рюрику» нѣкоторыя приказанія, фрегатъ заходилъ въ Мессину, оттуда въ Неаполь и

*

Виллафранку. Въ Мессинѣ фрегатъ принужденъ былъ пробыть почти сутки, для принятія угля. На пути изъ Смирны, 24 мая фрегатъ сошелся съ англійскою купеческою шкуною «Rattle snake», при чемъ купеческое судно потеряло бушпритъ, не сдѣлавъ фрегату никакого поврежденія.

Фрегатъ взялъ на буксиръ это судно и доставилъ его въ Хіосъ. Причина столкновенія заключалась въ томъ, что трудно было разсмотрѣть какой огонь былъ на суднѣ—бѣлый или красный.

По принятіи пороха въ Неаполѣ, «Полканъ», 6 іюня, оставилъ Неапольскій рейдъ и 8 іюня прибылъ въ Виллафранку. 11 іюня отправился въ Кадиксъ, куда прибылъ 18 іюня. 23-го, пополнивъ запасъ угля, вышелъ въ море, подъ парами; 24-го вступилъ подъ паруса. Отъ 24 іюня до 4 іюля имѣлъ противные вѣтры отъ N и ONO. 5 іюля, при попутномъ маловѣтріи, безъ зыби, развели пары и 8 іюля пришли въ Гавръ, а 10-го перешли въ Портсмутъ.

Во время стоянки на Спитгедскомъ рейдѣ находился въ составѣ эскадры. 1 августа фрегатъ отправился въ Гавръ, куда пришелъ 2-го числа и принявъ тамъ, по приказанію Его Императорскаго Высочества, вещи княгини Гагариной, 5 августа вышелъ въ море. Сильный изъ Бельта вѣтеръ принудилъ идти Зундомъ. Подходя къ Кильской бухтѣ, на фрегатѣ почувствовали толчекъ, какъ будто онъ коснулся мели, хотя въ томъ мѣстѣ на картѣ означена большая глубина. 11 августа прибыли на Кильскій рейдъ.

Пополнивъ здѣсь запасы угля и провизіи, 19 августа фрегатъ «Полканъ» прибылъ благополучно въ Кронштадтъ.

с) *Бригъ «Филоктетъ».*

Получивъ предписаніе контръ-адмирала Беренса слѣдовать соединенно съ фрегатомъ «Полканъ» до порта «Пирей», а оттуда идти въ Константинополь, бригъ «Филоктетъ», 4 декабря 1856 г., снялся съ якоря съ Шербургскаго рейда и 16-го, того же мѣсяца, прибылъ на Картагенскій рейдъ.

Выйдя съ Картагенскаго рейда 20 декабря, 24-го числа прибылъ на Тулонскій рейдъ.

Оставя 8 января 1857 г. Тулонскій рейдъ, на буксирѣ фрегата «Полканъ», бригъ, по свѣжести вѣтра, у мыса Мартенъ долженъ былъ отдать буксиръ и вступить подъ паруса. Вскорѣ вѣтеръ отошелъ къ S и бригъ взялъ курсъ на Геную; но не успѣлъ пройти и 10-ти миль, какъ сдѣлался штиль, заставившій два дня держаться на высотѣ Генуа. 12 января вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ N и развелъ большое волненіе, почему, видя невозможность войти въ портъ, спустились въ Мессинскій проливъ и 19-го числа стали на якорь на Мессинскомъ рейдѣ.

24 января вышли съ рейда, а 4 февраля, находясь на высотѣ о-ва Идра, отъ крѣпкаго NO, спустились въ портъ Мило. 9 февраля снялись съ якоря и 11 февраля пришли на Пирейскій рейдъ.

Получивъ 15 марта отъ нашего Посланника при Греческомъ дворѣ увѣдомленіе, что «фирманъ для прохода черезъ Дарданельскій проливъ отосланъ изъ Константинополя къ пашѣ», 16 марта бригъ снялся съ якоря и 20-го подошелъ къ Тенедосу, гдѣ былъ задержанъ противными вѣтрами до 2 апрѣля; послѣ чего, получивъ попутный вѣтеръ, 5 апрѣля прибылъ благополучно на Константинопольскій рейдъ, гдѣ и поступилъ въ распоряженіе нашего Посланника.

6 мая перешелъ изъ Золотаго Рога въ Буюкъ-дере. 10 сентября снялся съ якоря, для практическаго плаванія въ Греческомъ архипелагѣ и Средиземномъ морѣ.

12 сентября бригъ проходилъ Дарданельскій проливъ и 13-го прибылъ въ Сиру, откуда 17 сентября отправился по назначенію въ Бейрутъ, куда и прибылъ 24-го числа. 5 октября вышелъ изъ Бейрута, а 13 октября прибылъ съ депешами въ Александрію, откуда 12 ноября, отправился въ Константинополь, куда и прибылъ 5 декабря Съ 18 ноября и по 2 декабря въ Дарданельскомъ проливѣ былъ задержанъ противными вѣтрами и сильнымъ теченіемъ. 28 февраля 1858 г. перешли въ Буюкъ-дере.

10 марта бригъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Пирей, куда и прибылъ 17 марта, имѣя во время перехода штили и противные вѣтры, и остановился 15-го числа на якорѣ на Галипольскомъ рейдѣ. Въ Пиреѣ онъ приготовился къ обратному плаванію въ Кронштадтъ и за тѣмъ отправился къ острову Сала-

мину, гдѣ производилъ пушечную стрѣльбу въ цѣль ядрами. 27 апрѣля ушелъ отъ Саламина, а 1 мая отправился въ обратное плаваніе.

19 мая прибылъ въ Палермо, имѣя на всемъ переходѣ штили и свѣжіе вѣтры отъ W, задержавшіе бригъ на высотахъ Матапана съ 2 по 7 мая. 14 мая, находясь въ Липарскомъ архипелагѣ, у острова Али-Куди, спустился за мысъ Милаццо, гдѣ простоялъ до 17-го числа.

25 мая бригъ вышелъ въ море и 20 іюня, находясь на высотахъ Лисабона, зашелъ въ этотъ портъ, чтобы пополнить запасъ провизіи и воды. 1 іюня снялся съ Лисабонскаго рейда и 19-го прибылъ на Копенгагенскій рейдъ.

Во время плаванія отъ Гибралтара до Лисабона замѣтили, что чиксы гротъ-мачты стали отходить. По выходѣ изъ Лисабона, встрѣтили большую зыбь отъ NW. 5 іюля получили попутный вѣтеръ, который довелъ бригъ до Англійскаго канала. 10-го открылся мысъ Лизардъ. 12 іюля, когда бригъ проходилъ въ одной милѣ отъ Дувра, мрачность была такъ велика, что огонь Зюйдъ-Форландскаго маяка не былъ видѣнъ, почему, проходя рейдъ, стали при входѣ на него на якорь. На другой день вышли въ Нѣмецкое море, гдѣ встрѣтили свѣжій попутный вѣтеръ. 16 іюля вступили въ Скагеракъ, 17-го въ Категатъ, а 19-го бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

24 іюля снялись съ якоря и 3 августа прибыли на Кронштадтскій рейдъ благополучно. Во время этого послѣдняго перехода имѣли тихіе вѣтры и штили съ туманами, замедлявшіе плаваніе отъ Борнгольма до Оденсгольма. Но пройдя меридіанъ послѣдняго, 1 августа получили тихій вѣтеръ отъ W, который и довелъ бригъ до Кронштадтскаго рейда.

d) *Пароходо-фрегатъ «Олафъ».*

29 сентября 1856 г. отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море пароходо-фрегатъ «Олафъ», который 2 октября прибылъ въ Свинемюнде, и выйдя оттуда 4-го, прибылъ въ Копенгагенъ 5 октября. 7 октября вышелъ изъ Копенгагена и 12-го достигъ

Шербурга. Черезъ два дня ушелъ въ Кадиксъ, куда прибылъ 20-го и выйдя изъ Кадикса 25-го, прибылъ на Виллафранкскій рейдъ 30 октября.

2 ноября, по приказанію Ея Величества Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны, «Олафъ» изъ Виллафранки ходилъ въ Генуа за Ея Императорскимъ Высочествомъ Великою Княгинею Еленою Павловною и, 4 ноября, прибылъ съ высокою путешественницею въ Виллафранку.

26 декабря «Олафъ» перешелъ изъ Виллафранки въ Генуа, а 31 декабря снова возвратился въ Виллафранку.

22 января 1857 г., съ Его Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Николаевичемъ, «Олафъ» отправился въ Генуа, куда и прибылъ 23-го числа. 25-го снялся съ якоря и 26-го прибылъ въ Чивитта-Веккію. 30-го снялся съ якоря и пошелъ въ Ливорно. Проходя островъ Эльбу, зашелъ на нѣсколько часовъ въ Порто-Фераіо и 31-го бросилъ якорь на Ливорнскомъ рейдѣ.

5 февраля вышелъ въ море, для слѣдованія въ Виллафранку, куда прибылъ 6 февраля, зайдя на пути въ Спецію. 11-го снялся съ якоря и 12-го прибылъ въ Марсель.

14-го снялся съ якоря, съ Ея Высочествомъ Великою Княгинею Ольгой Николаевною и супругомъ Ея Принцемъ Виртембергскимъ, 15-го прибылъ въ Виллафранку, а 16-го перешелъ въ Генуа. 17-го снялся съ якоря, съ Его Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, и въ тотъ же день пришелъ въ Виллафранку.

10 марта пошелъ въ Генуа, имѣя на буксирѣ фрегатъ «Касторъ» и 11-го прибылъ на Генуезскій рейдъ. 13-го вышелъ въ море, имѣя на буксирѣ фрегатъ «Касторъ» и въ тотъ же день прибылъ въ Спецію. 14-го, имѣя на буксирѣ фрегатъ «Касторъ», пришелъ въ Порто-Фераіо. 15 марта снялся съ якоря съ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ и пошелъ въ портъ Логонъ, откуда возвратился въ Порто-Фераіо, въ тотъ же день. Взявъ за тѣмъ на буксиръ фрегатъ «Касторъ», отправился въ Виллафранку, куда прибылъ 16 марта.

22 марта снялся съ якоря, съ Ея Высочествомъ Великою Княгинею Ольгой Николаевной и супругомъ Ея Принцемъ Виртембергскимъ, и отправился въ Чивитта-Веккію, куда прибылъ 24-го, а на другой день возвратился въ Виллафранку.

8 Апрѣля, съ Его Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, отправился въ Тулонъ. 8-го прибылъ на Тулонскій рейдъ, а 9-го возвратился въ Виллафранку. Въ тотъ же день, съ Ея Величествомъ Императрицею Александрою Ѳеодоровною, ушелъ въ Чивитта-Веккію, куда прибылъ 10-го числа.

27 апрѣля, съ Ея Высочествомъ Великою Княгинею Ольгой Николаевною, отправился въ Геную, куда прибылъ 28 Апрѣля.

3 мая прибылъ въ Чивитта-Веккію, откуда вышелъ 9 мая, съ Ея Величествомъ Императрицею Александрою Ѳеодоровною въ Геную. 10-го прибылъ на Генуезскій рейдъ и 11-го возвратился въ Виллафранку.

15 мая, по окончаніи пребыванія въ Ниццѣ Императрицы Александры Ѳеодоровны, отправился въ Кронштадтъ, и 19 мая прибылъ въ Кадиксъ. Имѣя порученіе доставить въ Бордо команду для вновь-строившагося тамъ корвета, 26 мая зашелъ въ этотъ портъ, сдѣлавъ переходъ отъ Кадикса въ 4 дня. 28-го снялся съ якоря и отправился въ Флисингенъ; но за темнотою въ тотъ же день сталъ на якорь у города Пальяка. 29-го снялся съ якоря и пошелъ по рѣкѣ, но, по свѣжести вѣтра, не могъ выйти въ море и сталъ на якорь у города Роянъ. 30 мая снялся съ якоря и 2 іюня прибылъ на Флисингенскій рейдъ. 5 іюня вышелъ въ море, а 8-го прибылъ на Копенгагенскій рейдъ. 9 іюня снялся съ якоря и 12-го прибылъ благополучно на Кронштадтскій рейдъ.

1857 годъ.

11.

Первый отрядъ Черноморскихъ винтовыхъ корветовъ.

13 іюня 1857 г. отрядъ судовъ, подъ командою капитана 1 ранга Лихачева, состоявшій изъ винтовыхъ корветовъ: «Рысь» (капитанъ 2 ранга Кульчинскій), «Зубръ» (капитанъ-лейтенантъ Астаповъ) и «Удавъ» (капитанъ-лейтенантъ Попондопуло), снялся съ Кронштадтскаго рейда, для слѣдованія въ Черное море.

Выйдя въ море подъ парами, при противномъ вѣтрѣ, вскорѣ принуждены были стать на якорь, по причинѣ убыли воды въ котлахъ, заставившей выгребать огонь изъ печей. По осмотрѣ котловъ, не оказалось въ нихъ никакихъ поврежденій, почему вторично снялись съ якоря (*). Вѣтеръ былъ довольно свѣжій, противный, съ волненіемъ; брамъ-стеньги спустили на найтовы и имѣли ходу, при 35—40 фун. пара, до $5^1/_2$ узловъ. Поврежденій въ машинахъ никакихъ не оказалось, кромѣ нѣсколькихъ лопнувшихъ снабжающихъ трубокъ и сломавшихся клапановъ.

Въ 3 часа ночи прошли Гогландъ, а въ 8 часовъ утра 14-го вѣтеръ отошелъ къ N, и отрядъ вступилъ подъ паруса. Но въ 11 часовъ вѣтеръ опять стихъ, почему развели пары и взяли курсъ къ Свеаборгу, и вечеромъ подошли на видъ Грохарской башни, при засвѣжѣвшемъ уже вѣтрѣ. Отмѣнивъ здѣсь свое намѣреніе—зайти въ Свеаборгъ, капитанъ 1 ранга Лихачевъ приказалъ отряду вступить подъ паруса и слѣдовать далѣе. Вскорѣ вѣтеръ перешелъ къ NW и W и наконецъ къ SW и съ этого времени до прихода отряда въ Зундъ, почти не имѣли другихъ вѣтровъ, какъ изъ SW четверти, такъ что, можно сказать, что весь переходъ до Копенгагена отрядъ сдѣлалъ лавировкой.

15 іюня, къ вечеру, вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ SW. Корветы держались прекрасно: въ два рифа, съ нижними парусами, ходу было до 5 узловъ; качка небольшая и весьма покойная, розмаховъ весьма мало; но дрейфъ, особенно когда ходъ уменьшался, былъ весьма значительный. Въ теченіе послѣдующихъ пяти дней, вѣтеръ то стихалъ, то свѣжѣлъ; но постоянно дулъ отъ SW. Наконецъ, 20-го получили на нѣсколько часовъ N вѣтеръ, подвинувшій отрядъ на 40 миль; но вскорѣ заштилѣло и потомъ вѣтеръ снова перешелъ къ SW. 22-го, около Готланда, имѣли густой туманъ. 23—24-го тихій SW. Но 24-го сдѣлался попутный вѣтеръ отъ SO, давшій возможность идти по $10^1/_2$ узловъ. Около Христіансортскаго маяка вѣтеръ сталъ заходить и стихать, а въ 9 часовъ вечера налетѣлъ жестокій шквалъ отъ W. Несмотря на то,

---

(*) По отзыву капитана 1 ранга Лихачева, содержаніе воды въ котлахъ въ надлежащемъ горизонтѣ требуетъ постояннаго вниманія, снаровки и въ особенности не суетливости,—качествъ пріобртѣмыхъ опытностію.

что суда встрѣтили напоръ вѣтра подъ одними марселями, корветы, съ отданными марса-фалами, ложились до 17°. 25-го проштилевали; 26 и 27-го іюня имѣли иногда свѣжій W. 28-го вошли въ Кегэ-бухту, гдѣ развели пары и въ $6^1/_2$ часовъ вечера бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

Расчеты съ берегомъ задержали отрядъ въ Копенгагенѣ, и эскадра снялась съ якоря 2 іюля 1857 г., въ 10 часовъ вечера, подъ парами. Въ 2 часа ночи подошли къ Гельсинору, гдѣ останавливались для перемѣны лоцмановъ. Въ Категатѣ отрядъ встрѣтилъ значительную противную зыбь; вѣтеръ былъ 3 и $3^1/_2$ румба отъ курса, что давало возможность по временамъ нести трисели. При 35 фунт. давленія пара, имѣли ходу до 5 узловъ. Къ вечеру задулъ ровный вѣтеръ отъ S; пользуясь имъ, отрядъ вступилъ подъ паруса и 5 іюля, въ 6 часовъ утра, прошелъ траверзъ Скагена и вступилъ въ Скагеракъ.

Между тѣмъ вѣтеръ заходилъ къ SW, нагоняя дождь и мрачность, а быстрое паденіе барометра, заставляло опасаться крѣпкаго SW и W, который выдерживать подъ парусами при вступленіи въ Скагеракъ было бы довольно неудобно, и который могъ бы заставить отрядъ спуститься обратно въ Категатъ. Поэтому капитанъ 1 ранга Лихачевъ рѣшился развести пары и идти прямо на вѣтеръ, пока онъ еще не засвѣжѣлъ; но на «Удавѣ» вскорѣ открылась течь въ одномъ изъ котловъ, для прекращенія которой надо было потушить подъ нимъ огонь; работая же двумя котлами, корветъ не могъ держать пара выше 30—35 фунт. и тогда вовсе не имѣлъ хода впередъ, при засвѣжѣвшемъ уже вѣтрѣ. «Зубръ» и «Рысь», на которыхъ все было исправно, шли въ 45 фунт. давленія, противъ свѣжаго вѣтра и зыби, отъ 3 до 4 узловъ. По прекращеніи паровъ на всѣхъ судахъ отряда, поставили марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ. Утромъ 6 іюля вѣтеръ нѣсколько стихъ; но послѣ полдня скрѣпчалъ, развелъ большое волненіе и заставилъ взять послѣдній рифъ. Корветы лежали лѣвымъ галсомъ къ норвежскому берегу, и по утру 7-го, когда вѣтеръ стихъ и перешелъ къ NW, были на высотѣ Арендальскихъ маяковъ. Это дало возможность, сдѣлавъ одинъ короткій галсъ въ море, подойти подъ берегъ. Пользуясь ровнымъ береговымъ вѣтромъ и попутнымъ теченіемъ, 8 іюля, съ разсвѣ-

томъ, отрядъ вышелъ въ Нѣмецкое море. 9-го задулъ хорошій NW, и въ полный бейдевиндъ, подъ марселями въ 1 рифъ, брамселями и нижними парусами, имѣли по 8—9 узловъ ходу. «Зубръ» и «Рысь» несли въ это время менѣе парусовъ, чѣмъ «Удавъ», тогда какъ въ Балтійскомъ морѣ онъ ходилъ лучше ихъ. Капитанъ 1 ранга Лихачевъ, донося объ этомъ обстоятельствѣ, замѣчаетъ: «Вообще нельзя не убѣдиться въ значительности вліянія дифферента на качество корветовъ; но мнѣніе мое, въ настоящее время, различествуетъ отъ того, которое кажется существовало въ Кронштадтѣ; я полагаю, что для совмѣщенія всѣхъ условій, лучшій дифферентъ будетъ отъ 1 ф. 9 дюйм., до 2 ф., но не болѣе».

10 іюля прошли Доггеръ-банку, а 11-го вечеромъ находились по счисленію недалеко отъ Галоперскаго маяка и, желая скорѣе опредѣлить свое положеніе, капитанъ 1 ранга Лихачевъ приказалъ отряду развести пары. Въ полдень, подойдя на видъ Галоперскаго маяка, прекратили пары и держались до вечера подъ парусами, лавируя къ каналу, при SW вѣтрѣ. Съ наступленіемъ ночи, снова развели пары и, съ разсвѣтомъ, 13-го, находились у входа въ каналъ. Здѣсь вѣтеръ началъ свѣжѣть и въ полдень дошелъ до силы крѣпкаго рифъ-марсельнаго. Ходъ уменьшился до $1^1/_2$ узловъ, и машинѣ было тяжело отъ неровнаго дѣйствія винта; держаться подъ парусами съ выгодою отрядъ не могъ, потому что нельзя было нести менѣе 3-хъ рифовъ, а при лавировкѣ, по всей вѣроятности, отрядъ былъ бы вынесенъ въ море. При такихъ обстоятельствахъ, капитанъ 1 ранга Лихачевъ рѣшился укрыться отъ вѣтра и волненія за Зюйдъ-Форландскими высотами и сталъ на якорь при входѣ на Дильскій рейдъ. Съ разсвѣтомъ другаго дня, когда вѣтеръ стихъ, отрядъ снялся подъ парами. 15 іюля, съ разсвѣтомъ, пришли на видъ Шербурга, и въ 9-мъ часу бросили якорь на рейдѣ.

Въ продолженіе семи-дневнаго пребыванія эскадры въ Шербургѣ, Русскимъ были оказаны со стороны французскихъ морскихъ властей самая любезная вѣжливость и предупредительность. Въ день отплытія эскадры изъ Шербурга, морской префектъ дѣлалъ для начальника отряда и командировъ обѣдъ.

Въ ночь съ 22 на 23 іюля отрядъ вышелъ, подъ парами,

изъ Шербурга и встрѣтилъ штиль и W маловѣтріе. 24-го, утромъ, пройдя траверзъ Лизарда, получили тихій WNW, и потому вступили подъ паруса, прекративъ пары. Въ 9 часовъ утра 30 іюля, прошли мысъ С.-Винсентъ въ $2^1/_2$ миляхъ и взяли курсъ въ Гибралтарскій проливъ. Здѣсь благопріятный N вѣтеръ стихъ и наступилъ затѣмъ штиль, а ночью сдѣлался SO, дующій здѣсь весьма непостоянно, съ порывами и туманомъ, и извѣстный на берегахъ Алгарвіи и Андалузіи подъ мѣстнымъ названіемъ *Solano*. 31-го, въ 9 часовъ утра, при этомъ вѣтрѣ «Рысь» потеряла форъ-стеньгу, а съ нею обѣ брамъ-стеньги. Приказавъ корвету держаться подъ парусами съ отрядомъ, капитанъ 1 ранга Лихачевъ предоставилъ командиру исправить поврежденіе. Работа эта была произведена, не смотря на большое волненіе, при порывистомъ вѣтрѣ,—съ отличною распорядительностію и скоростію. Съ разсвѣтомъ, 1 августа, «Зубру» было велѣно передать на «Рысь» свою запасную брамъ-стеньгу, и въ полдень корветъ былъ уже опять подъ тѣми же парусами, какъ и остальныя суда отряда.

2 августа по утру, отрядъ подошелъ къ мысу Трафалгару; вѣтеръ отошелъ снова къ S, а потомъ къ W, и потому пошли въ проливъ подъ парусами, а въ 6 часовъ вечера прошли Гибралтарскую скалу. Всю ночь отрядъ шелъ подъ лиселями по 9 и $9^1/_2$ узловъ, такъ что къ полдню 3 августа прошелъ мысъ Гато. Здѣсь наступилъ тихій NO, съ которымъ шли лѣвымъ галсомъ къ африканскому берегу, а когда вѣтеръ перешелъ къ SO, то правымъ галсомъ—къ Балеарскимъ островамъ. O и SO дули постоянно съ 4 по 9 августа, каждый день свѣжѣя, и наконецъ, 9-го, со всѣми признаками извѣстнаго въ здѣшнихъ мѣстахъ *Сирокко*, вѣтеръ засвѣжѣлъ до степени шторма, что̀ заставило спустить брамъ-стеньги, и два раза въ ночь съ 9-го на 10-е и 10-го вечеромъ крѣпить форъ-марсель. При весьма большомъ и безпокойномъ волненіи, имѣя ослабшій такелажъ со времени перехода отряда въ теплый климатъ, капитанъ 1 ранга Лихачевъ счелъ не лишнимъ занести сей-тали и перлиня въ помощь вантамъ и штагамъ. Въ ночь съ 10 на 11 августа вѣтеръ наконецъ стихъ, и, съ сильными шквалами, перешелъ къ W. Это дало возможность править по румбу, при чемъ заме-

чено еще одно изъ прекрасныхъ качествъ корветовъ, это—легкость, съ которою они всходили на волненіе.

W однако вскорѣ стихъ и цѣлый день продолжался штиль. Находясь еще на высотѣ о-ва Кабреры и видя, что переходъ отряда и такъ уже весьма замедлился, капитанъ 1 ранга Лихачевъ приказалъ, съ наступленіемъ темноты, развести пары. По утру 12-го, получили попутный SW, почему и прекратили пары. Въ этотъ день и 13-го шли съ перемѣнными вѣтрами отъ SW и NW четвертей, перемежающимися штилями. 14-го получили N, который сопровождалъ отрядъ до острова Маритимо, гдѣ къ вечеру вѣтеръ сталъ заходить, а потому, не желая съ эскадрою лавировать ночью около Эгадскихъ острововъ, начальникъ отряда приказалъ развести пары и пошелъ вдоль N-го берега Сициліи. Въ полдень, пройдя Палермо, при тихомъ NO, вступили подъ паруса и перемѣнили воду въ котлахъ, а въ 6-ть часовъ утра, отрядъ сталъ на якорь на Мессинскомъ рейдѣ, гдѣ необходимо было запастись каменнымъ углемъ, вытянуть такелажъ и произвести другія судовыя работы.

19 августа всѣ судовыя работы были окончены, и этотъ день былъ употребленъ на опредѣленіе девіаціи компаса на «Удавѣ».

20 го, съ разсвѣтомъ, отрядъ вышелъ изъ Мессины, и въ полдень, на высотѣ мыса Спартивенто, прекратилъ пары, вступивъ подъ паруса, имѣя тихій вѣтеръ отъ SSW. 22-го совершенно заштилѣло и во весь переходъ до Дарданеллъ и Константинополя почти постоянно былъ штиль, изрѣдка прерываемый легкими NO-ми, при которыхъ прекращали пары и лавировали.

27-го, утромъ, вошли въ Дарданельскій проливъ и, въ полдень, подошли къ Азіатскому замку (Ченакъ-кале), гдѣ и принуждены были ожидать разрѣшенія на пропускъ. 30 августа, въ высокоторжественный день тезоименитства Государя Императора, команды и офицеры присутствовали при литургіи и молебствіи въ греческой церкви. Корветы разцвѣтились флагами и произведенъ былъ салютъ по Уставу, въ которомъ приняли участіе и турецкія батареи.

1 сентября получено, наконецъ, ожидаемое разрѣшеніе, и въ $12^1/_2$ часовъ отрядъ снялся съ якоря. Мраморное море прошли подъ парами и, въ $^1/_2$ 8 часа утра, 2-го числа, бросили якорь

на Константинопольскомъ рейдѣ, сдѣлавъ этотъ переходъ въ 19-ть часовъ; ходу, при 35 и 40 фун. пара и совершенномъ штилѣ, имѣли отъ 8 до $8^1/_2$ узловъ. Принявъ здѣсь угля на одни сутки, 3 сентября, въ 12 часовъ утра, снялись въ якоря и перешли къ Буюкъ-дере, сдѣлавъ этотъ переходъ въ 1 часъ 30 мин., при 40 фун. пара.

Въ этотъ же день, въ 3 часа ночи, развели пары и, съ разсвѣтомъ 4-го, были уже въ Черномъ морѣ. Здѣсь отрядъ встрѣтилъ весьма крѣпкій NO. Ходъ съ 8-ми узловъ быстро уменьшился до $2^1/_2$, и вѣтеръ продолжалъ усиливаться. Корветы поставили трисели и начали лавировать съ помощію машины. Волненіе было весьма большое. Ходъ подъ триселями, стакселями и бизанью, при 40 фунт. пара, былъ отъ $6^1/_2$ до $4^1/_2$ узловъ, между поворотами 9 румбовъ и дрейфу $^3/_4$ R. Такою лавировкою къ 6-ти часамъ вечера сдѣлали по прямому курсу, противъ вѣтра, около 30 миль.

Съ разсвѣтомъ 5-го, когда вѣтеръ стихъ и перешелъ къ N, прекратили пары. 6-го получили W, который довелъ отрядъ до Крымскаго берега. По неимѣнію возможности, за дождемъ и туманомъ, видѣть берега, а также по затруднительности входа на Севастопольскій рейдъ между затопленными судами, отрядъ продержался ночь въ морѣ, подъ малыми парусами. 7 сентября, въ 6 час. утра вступили подъ пары, а въ 9 часовъ бросили якорь противъ Севастопольской бухты.

12.

Второй отрядъ винтовыхъ корветовъ, отправленныхъ въ Чорное море.

28 августа 1857 г., въ 3 часа пополудни, отрядъ, подъ командою капитана 1-го ранга Винка, состоявшій изъ винтовыхъ корветовъ «Вепрь» (капитанъ 1 ранга Винкъ), «Волкъ» (капитанъ 2 ранга Карповъ), и «Буйволъ» (капитанъ-лейтенантъ Макухинъ), снялся съ якоря съ Кронштадтскаго рейда, для слѣдованія въ Чорное море.

Выйдя изъ Кронштадта подъ парусами, при SSO вѣтрѣ, отрядъ на высотѣ Сескарскаго маяка, на другой день, въ $5^1/_2$ часовъ утра, встрѣтилъ маловѣтріе, почему развели пары и закрѣпили паруса. При 25 фун. пара, винтъ дѣлалъ 48 оборотовъ, ходу имѣли 5 узловъ; но корветъ «Буйволъ» хотя имѣлъ пара отъ 35 до 40 фун., однакожъ отставалъ отъ отряда (*). Въ тотъ же день, около 5 часовъ пополудни, пройдя южную оконечность Гогланда, получили вѣтеръ S, почему прекратили пары и вступили подъ паруса.

30 августа прошли меридіанъ Ревеля и, по случаю дня тезоименитства Государя Императора, произвели салютъ по 31 выстрѣлу.

31 августа, на высотѣ Дагерортскаго маяка, по причинѣ штиля, развели пары. Но 1 сентября, въ $5^1/_2$ час. утра, получивъ вѣтеръ отъ NO, снова вступили подъ паруса. Имѣя бомь-брамсели и лисели съ правой, ходу было отъ 6 до $7^1/_2$ узловъ и корветы держались ровно.

2 сентября, съ восхожденіемъ солнца, вѣтеръ нѣсколько засвѣжѣлъ. Корветы шли по $8^1/_2$ узловъ, и боковая качка была самая спокойная; розмахи не превосходили 5°. Но въ 2 часа пополудни вѣтеръ сталъ стихать и 3 сентября было уже такъ тихо, что принуждены были развести пары, подъ которыми въ 3 часа пополудни прибыли въ Копенгагенъ.

Выйдя съ Копенгагенскаго рейда 11 сентября, при тихомъ вѣтрѣ, подъ парами, отрядъ, въ полдень прошелъ Гельсинеръ и, при совершенномъ штилѣ, вступилъ въ Категатъ.

Обогнувъ Скагенъ, отрядъ встрѣтилъ довольно свѣжій вѣтеръ отъ SSW, и потому прекратили пары и вступили подъ паруса. 13 сентября вступили въ Нѣмецкое море. 14-го, по случаю штиля, снова развели пары; но въ слѣдующую ночь, весьма свѣжій вѣтеръ отъ SW развелъ такое сильное волненіе, что корветы имѣли не болѣе узла ходу. Съ разсвѣтомъ 15 сентября весь горизонтъ покрылся туманомъ; когда же, въ 8 часовъ утра, туманъ прочистился, корвета «Буйволъ» не было видно.

(*) По мнѣнію капитана 1 ранга Винка отъ того, что машина «Буйвола», не бывшая еще въ ходу, весьма мало притерта.

Начальникъ эскадры, для соединенія съ «Буйволомъ», спустился съ остальными корветами по обратному румбу; но безполезно пройдя 17 миль, приказалъ отряду вступить подъ паруса и продолжать путь въ Шербургъ.

Продолжая плаваніе подъ парусами и пользуясь парами только при штиляхъ, корветы: «Вепрь» и «Волкъ», 19 сентября, вошли въ Англійскій каналъ, при совершенномъ штилѣ; но 20 сентября, въ 80 миляхъ отъ Шербурга, встрѣтили крѣпкій рифъ-марсельный вѣтеръ отъ SW, заставившій прекратить пары и взять у марселей 2 рифа.

Наконецъ, 22 сентября, въ 11 час. утра, отрядъ, подъ парами, при тихомъ вѣтрѣ, вошелъ на Шербургскій рейдъ.

23-го пришелъ на рейдъ и корветъ «Буйволъ». Въ ночь съ 14 на 15-е число, не будучи въ состояніи выгребать подъ парами противъ свѣжаго вѣтра и большой зыби, «Буйволъ» поставилъ паруса и легъ по румбу WNW, почему отрядъ и не могъ встрѣтиться съ нимъ, идя на NO. 20 сентября, когда сдѣлался крѣпкій вѣтеръ, съ мглою, «Буйволъ» находился у входа въ каналъ, и, по совѣту лоцмана, бросилъ якорь у Зюйдъ-Форланда, а 21-го, по случаю усилившагося вѣтра, перешелъ на Дильскій рейдъ, какъ болѣе безопасный. 22-го командиръ корвета посылалъ офицера къ нашему консулу съ просьбою доставить ему угля, котораго оставалось только на 22 часа; получивъ отвѣтъ, что уголь можетъ быть доставленъ не ранѣе, какъ черезъ двое сутокъ, снялся съ якоря и, съ помощію паровъ и парусовъ, прибылъ въ Шербургъ,

15 октября, въ $4^1/_2$ часа пополудни, отрядъ вышелъ, подъ парами, изъ Шербурга. По мѣрѣ удаленія его отъ береговъ Франціи, вѣтеръ постепенно свѣжѣлъ. Миновавъ Лизардъ, при выходѣ въ Атлантическій океанъ, отрядъ, 17 октября, встрѣтилъ рифъ-марсельный вѣтеръ отъ W, съ огромной зыбью, что, по причинѣ сильной качки, крайне затрудняло держаніе воды въ котлахъ въ надлежащемъ горизонтѣ. При такихъ обстоятельствахъ и постоянномъ пониженіи барометра, начальникъ отряда счелъ безполезнымъ оставаться въ морѣ между берегами, а потому рѣшился спуститься въ Брестъ, куда 18 октября и прибылъ благополучно.

На пути въ этотъ портъ командиръ корвета «Буйволъ», капитанъ-лейтенантъ Макухинъ, захворалъ, тоской по родинѣ, перешедшей въ ипохондрію. Начальникъ отряда разрѣшилъ ему отправиться въ Россію, а вмѣсто его, по распоряженію начальства, былъ отправленъ въ Брестъ капитанъ-лейтенантъ Добровольскій, который прибылъ туда 1 ноября.

Во все время пребыванія отряда въ Брестѣ, Русскіе видѣли самое лестное вниманіе со стороны морскаго префекта, вице-адмирала Лапласа, который предложилъ начальнику отряда съ офицерами, отправиться для осмотра гавани и части флота передъ входомъ въ Шатолэнъ. Капитанъ 1 ранга Винкъ воспользовался этимъ предложеніемъ и совершилъ это путешествіе на корветѣ «Волкъ».

7 ноября, послѣ продолжительныхъ крѣпкихъ вѣтровъ на Брестскомъ рейдѣ, отрядъ снялся съ якоря подъ парами. 8 ноября, находясь въ 150 миляхъ отъ берега, вступили подъ паруса, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ.

10 ноября, на высотѣ мыса Финистера, вѣтеръ началъ свѣжѣть отъ SW и 11-го дулъ уже почти съ силою шторма. Весь этотъ день корветы держались подъ гротъ-марселями и триселями, и, не смотря на дождь, пасмурность и большую зыбь, не разлучались. Въ ночь съ 11-го на 12-е вѣтеръ вдругъ стихъ, и вскорѣ задулъ почти съ тою же силою отъ N; этотъ вѣтеръ, дававшій корветамъ отъ 7 до 10 узловъ ходу, въ три дня, привелъ ихъ къ мысу С.-Винсента.

14 ноября на корветѣ «Волкъ» умеръ старшій механикъ, прапорщикъ Семеновъ, страдавшій горловою чахоткою. На другой день онъ былъ погребенъ по Уставу.

15-го, находясь на параллели С.-Винсента, встрѣтили свѣжій вѣтеръ отъ SO, который 16 числа превратился въ жестокій штормъ отъ SW, съ грозой и градомъ, и дулъ порывами, съ силою урагана, почти трое сутокъ, въ продолженіе которыхъ держались подъ форъ-марселемъ и зарифленными триселями. Это было первое настоящее испытаніе корветовъ, и капитанъ 1 ранга Винкъ доносилъ, что онъ не можетъ нахвалиться ихъ остойчивостію. Во время этихъ тяжелыхъ дней, команда показала свою неустрашимость и соревнованіе, даже болѣе, чѣмъ можно было ожидать отъ неопытной команды: брать рифы или крѣпить мар-

сели, въ ночное время, не представляло для нихъ никакого затрудненія.

Въ ночь съ 15 на 16 ноября, во время шторма, корветъ «Волкъ» разлучился съ отрядомъ. 19-го, когда вѣтеръ уже стихъ, командиръ корвета «Буйволъ» увѣдомилъ начальника отряда, что онъ правитъ руль-шкентелями, и потерялъ два румпеля.

Это обстоятельство заставило начальника отряда развести пары и идти въ Кадиксъ; но вскорѣ пришлось опять прекратить пары и еще бороться съ свѣжими противными вѣтрами въ продолженіе трехъ сутокъ. Наконецъ, 22 ноября, корветы «Вепрь» и «Буйволъ» прибыли на Кадикскій рейдъ и немедленно приступили къ исправленію поврежденій и пополненію запаса угля и провизіи.

Окончивъ исправленія на корветѣ «Буйволъ», сдѣлавъ запасы провизіи на два мѣсяца и принявъ уголь, отрядъ, 11 декабря, подъ парами, вышелъ изъ Кадикса, для слѣдованія въ Тулонъ. Вечеромъ, того же числа, по мѣрѣ приближенія къ Гибралтарскому проливу, вѣтеръ отъ О засвѣжѣлъ, такъ что корветы не могли выгребать противъ волненія, почему были поставлены трисели и, съ помощію паровъ, лавировали въ проливѣ. Вечеромъ 12-го, прошли Гибралтарскую крѣпостъ и 13-го вступили подъ паруса, прекративъ пары; но вскорѣ сдѣлался совершенный штиль. Спѣша соединиться съ корветомъ «Волкъ», начальникъ отряда приказалъ развести пары и пошелъ въ Картагену, куда и прибылъ 15 декабря, но уже не засталъ корвета.

Пополнивъ здѣсь запасы угля, въ ночь съ 17 на 18-е, отрядъ снялся съ якоря. Вѣтеръ былъ свѣжій отъ О и большая зыбь, почему вскорѣ прекратили пары и стали лавировать подъ парусами. Съ тѣхъ поръ отрядъ имѣлъ постоянно самыя неблагопріятныя обстоятельства, ибо вѣтеръ, почти съ постоянствомъ пасата, дулъ изъ NO четверти, по временамъ весьма свѣжо, такъ что нерѣдко принуждалъ брать у марселей всѣ рифы, а иногда смѣнялся совершенно штилями, которыми пользовались, чтобы идти подъ парами, но и это безъ большаго успѣха, ибо на корветѣ «Буйволъ» одинъ изъ котловъ потекъ, а остальные едва давали ему 3 узла ходу въ мертвый штиль.

Борясь съ противными вѣтрами, съ разсвѣтомъ 24-го находились въ виду Барселоны; 26-го, вечеромъ—у мыса С.-Себастіана, а 27-го вечеромъ, послѣ крѣпкаго вѣтра, заставившаго взять у марселей всѣ рифы, снова находились въ 7 миляхъ отъ Барселоны; и такъ какъ при этомъ сдѣлался совершенный штиль, при чемъ огромная зыбь прибивала отрядъ къ берегу, а между тѣмъ запасъ топлива былъ до того малъ, что съ нимъ нельзя было расчитывать дойти до Тулона, то начальникъ отряда рѣшился зайти въ Барселону, гдѣ располагалъ запастить углемъ. Но найдя доставленный на отрядъ уголь такого дурнаго качества, что безполезно было бы брать его, онъ утромъ 30 декабря опять вышелъ въ море, гдѣ снова встрѣтилъ тотъ же свѣжій NO. Форсируя сколь возможно парусами, медленно подвигались впередъ. 4 января, находясь въ 60 миляхъ отъ Тулона, развели пары и наконецъ, послѣ двадцати шести-дневнаго плаванія изъ Кадикса, бросили якорь на Тулонскомъ рейдѣ, 5 января въ полдень. Корветъ «Волкъ» былъ уже тамъ.

Здѣсь начальникъ отряда счелъ необходимымъ изслѣдовать въ подробности причину течи, обнаружившейся на корветѣ «Вепрь». Корветамъ «Буйволъ» и «Волкъ» необходимо было исправить поврежденія въ котлахъ, что потребовало до трехъ недѣль времени.

Между тѣмъ плаваніе корвета «Волкъ», по разлученіи съ отрядомъ, сопровождалось слѣдующими обстоятельствами.

При сигналѣ начальника отряда о взятіи у марселей 3-го рифа, «Волкъ» спустился въ кильватеръ корвета «Вепрь», расчитывая, спустившись, отойти отъ «Буйвола», къ которому, при взятіи рифовъ онъ могъ быть очень близко. Но положивъ полтора шлага лѣво, и отойдя отъ «Буйвола» кабельтова на три, капитанъ хотѣлъ привести къ вѣтру, но не могъ отвести руля. По осмотрѣ оказалось, что жолобъ, по которому ходитъ муфта, сломался и самая муфта изъ него выскочила, и штуръ-тросъ ослабъ. Думали править запаснымъ румпелемъ; но онъ по своей тяжести и устройству оказался совершенно неудобнымъ, почему корветъ по неволѣ долженъ былъ поворотить черезъ фордевиндъ. Во время поворота поврежденіе успѣли исправить; но корветъ былъ уже далеко назади отряда. Слѣдующій день корветъ, при вѣтрѣ отъ SW, ла-

вировалъ для соединенія съ отрядомъ. Съ разсвѣтомъ 17-го одинъ изъ корветовъ былъ видѣнъ на навѣтренномъ траверзѣ, а другой, хотя на вѣтрѣ, но далеко назади

Въ ночь съ 17 на 18-е вѣтеръ сталъ заходить къ NW, и корветъ шелъ лѣвымъ галсомъ; а въ 8 часовъ утра поворотилъ на правый галсъ и легъ на SW. Въ полдень было опредѣлено мѣсто и оказалось, что мѣсто поворота было въ 28 миляхъ отъ Лисабона. Въ 2 часа пополудни капитанъ 2 ранга Карповъ, не видя эскадры, рѣшился идти на назначенное рандеву—Тулонъ. Отдавъ два рифа у марселей и поставя гротъ, спустился къ С.-Винценту, и 19 ноября, въ 8 часовъ утра, прошелъ траверзъ его въ 12 миляхъ; въ полдень сдѣлался совершенный штиль, почему развели пары. Подъ парами шли до 4 часовъ утра 20-го числа, и тогда находились въ 50 миляхъ отъ мыса Трафальгара; въ 4 часа вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ SO. Прекративъ пары и вступивъ подъ паруса, вскорѣ принуждены были взять у марселей 2 рифа, а потомъ и 3-й. До полночи 22-го числа лавировали къ SO; въ полночь вѣтеръ стихъ и отдали 3 рифъ; въ 8 часовъ утра вѣтеръ перемѣнился и задулъ отъ NW. Имѣя попутный вѣтеръ и находясь въ 15 миляхъ отъ Кадикса, капитанъ 2 ранга Карповъ, прежде входа въ проливъ, желалъ осмотрѣть Кадикскій рейдъ въ надеждѣ увидѣть тамъ корветы; но подойдя къ нему на 5 миль и удостовѣрясь, что ихъ тамъ нѣтъ, взялъ курсъ въ проливъ; въ 2 часа прошли Трафальгаръ. Придя на траверзъ маяка Тарифа, развели пары, а въ 10 часовъ вечера прошли траверзъ Европейскаго маяка. Въ 9 часовъ вечера 23 ноября, на высотѣ мыса Гаты въ среднемъ котлѣ выскочили нѣкоторые связные болты и втянуло заклепки; прекративъ тотчасъ же пары и вступивъ подъ паруса, корветъ, при тихомъ N, лавировалъ къ NO до полдня 25-го. Въ полдень, находясь отъ Картагены въ 25 миляхъ, развели пары и подъ двумя котлами, малымъ ходомъ, въ $7^1/_2$ час. вечера, вошли на Картагенскій рейдъ.

Причины, заставившія корветъ зайти на Картагенскій рейдъ были: исправленіе котловъ, отливка новыхъ колосниковъ въ камбузъ, исправленіе крюйтъ-камеры, въ которой, во время шторма тронулась лѣвая сторона, отъ упавшихъ стоекъ, прибитыхъ полутора-дюймовыми гвоздями, и наконецъ для тяги нижнихъ вантъ,

которыя отъ ломавшихся чекъ нижнихъ юнферовъ и отъ разогнувшихся оковокъ, отдались.

6 декабря поврежденія были исправлены и 7-го, въ 9 часовъ утра, корветъ снялся съ якоря, подъ парами, для слѣдованія въ Тулонъ. 8-го, въ 6 часовъ утра, на высотѣ мыса Св. Антоніо, при сдѣлавшемся NO, прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ 9 часовъ, при налетѣвшемъ шквалѣ, взяли 3-й рифъ и продержались до утра 9-го числа; съ разсвѣтомъ отдали рифъ и вскорѣ поставили брамсели, а въ 3 часа совершенно стихло.

Между тѣмъ, отъ Картагенской воды, въ командѣ начало обнаруживаться разстройство желудка, и при томъ провизіи на корветѣ было не болѣе какъ на 10 дней, потому что въ Картагенѣ нельзя было достать ничего, кромѣ 100 пуд. сухарей и 20 ведеръ рому. При такихъ условіяхъ, а также принявъ въ соображеніе, что при тихомъ N вѣтрѣ и теченіи изъ Ліонскаго залива, корветъ нескоро придетъ въ Тулонъ, командиръ распорядился развести пары. 11 декабря въ огневой поверхности котла сдѣлалась трещина и огневую поверхность во многихъ мѣстахъ раздуло, а потому принуждены были идти малымъ ходомъ, подъ двумя котлами. 12 декабря, въ 4 часа пополудни, бросили якорь на Тулонскомъ рейдѣ.

По окончаніи исправленій котла на корветѣ «Волкъ», 24 февраля 1858 г., была произведена проба, результаты которой оказались вполнѣ удовлетворительны. На корветѣ «Буйволъ» главныя работы заключались въ перемѣнѣ заклепокъ и связей въ одномъ изъ котловъ.

Что же касается до течи на корветѣ «Вепрь», то она оказалась съ лѣвой стороны въ баргоутѣ. Хотя корветъ и нуждался въ конопаткѣ, однакожъ начальникъ отряда не счелъ обстоятельство это достаточно важнымъ, для того, чтобы ввести корветъ въ докъ.

Морской префектъ вице-адмиралъ Жакино и офицеры французскаго флота оказывали полное сочувствіе и радушіе нашимъ офицерамъ и въ честь ихъ дали 3 февраля балъ.

19 февраля, въ день восшествія на престолъ Государя Императора, всѣ находившіяся на рейдѣ суда, вмѣстѣ съ нашими, разцвѣтились флагами.

28 февраля, отрядъ снялся съ Тулонскаго рейда, подъ парами, и вечеромъ того же числа, получивъ попутный вѣтеръ, вступилъ подъ паруса. 28-го, находясь у сѣверной оконечности острова Корсики, были застигнуты сильными шквалами со снѣгомъ и градомъ, а къ вечеру совершенно заштилѣло; почему снова развели пары, съ помощію которыхъ прошли до острова Монте-Кристо, гдѣ попутный вѣтеръ позволилъ опять вступить подъ паруса. Сѣверный вѣтеръ сопровождалъ отрядъ до Липарскихъ острововъ, на высотѣ которыхъ началъ стихать и вскорѣ превратился въ совершенный штиль; тогда начальникъ отряда приказалъ развести пары и, для пополненія запаса угля, зашелъ въ Мессину, куда прибылъ 6 марта.

8 марта отрядъ окончилъ погрузку угля и съ разсвѣтомъ 9-го, при довольно свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, снялся съ якоря и прошелъ Мессинскій проливъ подъ парами, и потомъ вступилъ подъ паруса, потому что на корветѣ «Буйволъ» былъ только одинъ узелъ ходу. На другой день получили попутный вѣтеръ. 13 марта прошли мысъ Матапанъ, а 14-го были уже на якорѣ въ Пирейской бухтѣ, куда прибыли для полученія фирмана, на пропускъ черезъ Дарданельскій проливъ.

Пока Посланникъ нашъ въ Аѳинахъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Озеровъ, хлопоталъ объ этомъ дѣлѣ, команда отряда, въ Страстную недѣлю, говѣла въ походной церкви фрегата «Полканъ», случившагося тамъ въ это время.

Во время нахожденія отряда на Пирейскомъ рейдѣ, австрійская шкуна «Saida», подъ командою принца Виртембергскаго, лавируя, приткнулась къ мели. Къ снятію ея съ нашихъ судовъ дали всевозможныя средства.

Въ Пиреѣ 25 марта, начальникъ отряда, командиръ и офицеры были приглашены на балъ, даваемый Королемъ Греціи. Въ Свѣтло-Христово Воскресеніе всѣ командиры, офицеры и часть судовыхъ командъ были у заутрени въ русской церкви въ Аѳинахъ. Въ этотъ день всѣ греческія и русскія суда разцвѣтились флагами. 25 марта, одновременно съ французскимъ флагманскимъ фрегатомъ «Pomone» и другими иностранными судами, также разцвѣтились флагами, а въ полдень произвели салютъ 21 выстрѣломъ.

27 марта, въ 7½ часовъ вечера, отрядъ вышелъ изъ Пирейской бухты, подъ парами, сопровождаемый звуками «Боже Царя храни» съ французскаго фрегата «Pomone»; на какую любезность на корветахъ отвѣчали постановленіемъ людей по вантамъ и крикомъ «ура». 28-го, находясь у мыса Колонъ, получили попутный вѣтеръ и вступили подъ паруса. 29 марта бросили якорь у Дарданельскаго замка, гдѣ, получивъ увѣдомленіе, что фирманъ для дальнѣйшаго слѣдованія полученъ, въ 2 часа снова снялись съ якоря. Въ 6 часовъ прошли Галиполи, и вступили въ Мраморное море.

Въ 7 часовъ вечера вѣтеръ вдругъ зашелъ на О, почему отрядъ легъ въ бейдевиндъ на правый галсъ, въ то же время было приказано начальникомъ отряда развести пары и, по свѣжести вѣтра, взять у марселей два рифа. Въ 8½ часовъ, когда пары еще не были готовы, близость берега заставила поворотить на другой галсъ. При поворотѣ черезъ фордевиндъ, совершившемся съ необыкновенною циркуляціею, корветъ «Вепрь» коснулся лѣвою стороною мели; но въ 9 часовъ слѣдующаго утра стянулся благополучно, не имѣя ни малѣйшаго поврежденія.

Въ полдень 30-го корветъ «Волкъ», еще до выхода изъ пролива, застигнутый противнымъ вѣтромъ и простоявшій всю эту ночь на якорѣ у Галиполи, соединился съ отрядомъ; и въ 5 часовъ пополудни весь отрядъ, снявшись съ якоря, шелъ подъ парами, при тихомъ противномъ вѣтрѣ. Въ 9½ часовъ сдѣлался попутный вѣтеръ, почему вступили подъ паруса. 31 марта прошли Константинополь, а въ 4 часа этого же числа бросили якорь въ Буюкъ-дере.

По мѣрѣ приближенія отряда къ якорному мѣсту, вѣтеръ началъ заходить къ NW, и на другой день сдѣлался крѣпкій NO, продолжавшійся съ сильными порывами 9 дней, въ продолженіе которыхъ не могли сняться съ якоря, потому что вѣтеръ этотъ сопровождался постоянными туманами и проливными дождями, хотя сила его по временамъ и уменьшалась.

10 апрѣля, когда прояснилось и барометръ началъ подниматься, развели пары, и не смотря на противный вѣтеръ, въ 10 часовъ утра, снялись съ якоря. Въ полдень, пройдя маяки, отрядъ вышелъ въ Черное море. До слѣдующаго утра, продолжали идти

подъ парами, по случаю маловѣтрія, а 11 апрѣля, когда вѣтеръ опять засвѣжѣлъ отъ N, прекратили пары и вступили подъ паруса.

Послѣ пятидневнаго плаванія по Черному морю, частію подъ парами, а частію подъ парусами, при противномъ вѣтрѣ, иногда довольно крѣпкомъ съ зыбью, 15 апрѣля прибыли на Одесскій рейдъ, для сдачи по принадлежности библіотеки графа Строгонова. Здѣсь, по причинѣ недостатка угля на корветѣ «Буйволъ» и нѣкоторыхъ исправленій въ котлахъ того же корвета, отрядъ простоялъ до слѣдующаго дня.

16-го числа, въ 11 час. вечера, на всѣхъ судахъ пары были готовы и отрядъ снялся съ якоря. При входѣ въ лиманъ корветъ «Буйволъ», у котораго одинъ изъ котловъ повредился, вступилъ подъ паруса. Дойдя до мыса Сарыкалыкъ, 17 апрѣля, въ 10 часовъ утра, весь отрядъ долженъ былъ стать на якорь, такъ какъ съ этого мѣста вѣтеръ, дувшій съ большою силою отъ N, сдѣлался уже совершенно противный, а течь во всѣхъ трехъ котлахъ на корветѣ «Вепрь» не позволяла поднять достаточно пара. Вскорѣ, однакожъ, начальникъ отряда приказалъ корвету «Волкъ» взять «Буйволъ» на буксиръ и идти впередъ, а въ $2^1/_2$ часа пополудни, окончивъ исправленіе котловъ, снялся и корветъ «Вепрь», подъ парами. Въ $5^1/_2$ часовъ, подойдя къ малой Дереклеи и заставъ тамъ оба корвета, стоявшими на мели, корветъ сталъ сзади ихъ на два якоря и, съ помощію кабельтова и шпиля, тотчасъ же стянулъ «Волкъ», который, вскорѣ послѣ того, такими же средствами стянулъ «Буйволъ». Наступившая между тѣмъ ночь не позволила отряду слѣдовать далѣе, и только 18 апрѣля, въ $9^1/_4$ часовъ утра, весь отрядъ бросилъ якорь на Николаевскомъ рейдѣ.

13.

1-й отрядъ судовъ, отправленныхъ къ берегамъ Амура.

а) *Плаваніе эскадры до Бреста и корвета «Боярина» до мыса Доброй Надежды.*

Въ 1857 году назначенъ былъ, для слѣдованія къ устьямъ Амура, отрядъ изъ шести винтовыхъ судовъ, подъ начальствомъ капитана

1 ранга Кузнецова, состоящій изъ винтовыхъ корветовъ: «Воевода», подъ командою капитанъ-лейтенанта Брюммера, «Новикъ»,— капитанъ-лейтенанта Стааля 2, и «Бояринъ»—капитана 2-го ранга Гревенса; винтовыхъ клиперовъ: «Пластунъ»—капитанъ-лейтенанта Мацкевича, «Джигитъ»—капитанъ-лейтенанта Майделя, и «Стрѣлокъ»—капитанъ-лейтенанта Ѳедоровича.

Удостоенный лестнымъ напутствіемъ Ихъ Императорскихъ Высочествъ, Генералъ-Адмирала и Августѣйшей Супруги Его Великой Княгини Александры Іосифовны и сопровождаемый выраженіями общаго сочувствія, отрядъ капитана 1 ранга Кузнецова, 19 сентября 1857 г., оставилъ Кронштадтскій рейдъ. Построенный въ одну линію, онъ началъ свое плаваніе подъ парами, при умѣренномъ противномъ вѣтрѣ отъ WSW. Паръ имѣли по сигналу 40 фунтовъ, машина дѣйствовала среднимъ ходомъ. Скорость судовъ была 6 узловъ. Въ такомъ порядкѣ капитанъ 1 ранга Кузнецовъ намѣренъ былъ выйти изъ узкости, и на слѣдующій день, за Гогландомъ, вступить подъ паруса; но стукъ въ машинѣ на корветѣ «Новикъ» заставилъ капитана 1 ранга Кузнецова приказать корвету, на время осмотра и исправленія поврежденій въ машинѣ, поставить паруса; при чемъ корвету было назначено рандеву—о-въ Сескаръ. Между тѣмъ остальныя суда отряда продолжали плаваніе малымъ ходомъ. Ночью вѣтеръ засвѣжѣлъ и зашелъ къ W. По осмотрѣ машины «Новика», оказалось, что стукъ происходилъ отъ тяги (connecting rod), у которой подшипникъ внутри цилиндра былъ худо пригнанъ. Для исправленія этого поврежденія, нѣмѣшавшаго впрочемъ дѣйствію механизма, потребовалось бы вынуть тронки и поршни, и потомъ срубить, разсверлить и пригнать вновь подшипники; но какъ вѣтеръ былъ свѣжій и противный, съ волненіемъ, то капитанъ 1 ранга Кузнецовъ приказалъ корвету оставить исправленія до болѣе удобнаго времени, развести пары и слѣдовать съ отрядомъ, имѣвшимъ, по этому случаю, средній ходъ при 35 фунтахъ пара. Скорость по лагу иногда уменьшалась до $1^1/_2$ узловъ. Къ вечеру 20-го числа сила вѣтра значительно ослабѣла, и отрядъ, въ 11 часовъ по полудни, обогнулъ Гогландъ по сѣверную сторону. «Новикъ» по временамъ отставалъ, но съ уменьшеніемъ хода на другихъ судахъ, онъ скоро вступалъ въ свое мѣсто.

По утру 21-го числа отрядъ подошелъ къ меридіану Свеаборга. Запасъ угля въ продолженіе почти двухъ-суточнаго перехода подъ парами, значительно уменьшился, въ особенности же на клиперахъ, имѣвшихъ по три котла. Послѣднее обстоятельство, а также и неисправность въ машинѣ «Новика», были причинами, заставившими капитана 1 ранга Кузнецова зайти въ Свеаборгъ.

Погрузка угля на суда была окончена менѣе чѣмъ въ сутки; но свѣжій W вѣтеръ задержалъ отрядъ на рейдѣ нѣсколько часовъ лишнихъ и только 23-го числа, утромъ, отрядъ снялся подъ парами. При штилѣ и находившемъ по временамъ туманѣ, шли по 6½ узловъ, при 40 фунт. пара.

Въ полночь съ 23 на 24 сентября, прошли меридіанъ Дагерорта, а въ 6 часовъ утра прекратили пары, и, поднявъ винтъ, вступили подъ паруса. При тихомъ вѣтрѣ отъ W, отрядъ слѣдовалъ въ двѣ колонны. Изъ числа трехъ клиперовъ, составлявшихъ подвѣтренную колонну, только одинъ—«Стрѣлокъ» могъ поднять винтъ; «Пластунъ» же и «Джигитъ», не смотря на всѣ усилія, остались съ опущенными винтами, и оттого весьма дурно держались въ своихъ мѣстахъ и не могли сдѣлать ни одного поворота оверъ-штагъ.

Ночью 25 сентября, отрядъ штилевалъ на параллели Дагерорта. Съ полудня, при задувшемъ отъ SW вѣтрѣ, лавировали. Къ 3 часамъ пополудни вѣтеръ засвѣжѣлъ до того, что должны были убрать брамсели и гротъ. Ночью клиперъ «Джигитъ» разлучился съ отрядомъ.

26-го числа вѣтеръ значительно стихъ. Клипера: «Стрѣлокъ» и «Пластунъ»—держались съ отрядомъ; на послѣднемъ успѣли поднять винтъ. Въ полдень было опредѣлено мѣсто по наблюденіямъ, и оказалось, что въ продолженіе сутокъ, при свѣжемъ и совершенно противномъ вѣтрѣ, съ волненіемъ, отрядъ подался на 22 мили по курсу.

Въ 3 часа по полудни 26 сентября вѣтеръ отошелъ къ SW, и суда легли бейдевиндъ по румбу, имѣя, подъ фокомъ и гротомъ, до 7 узловъ ходу. «Пластунъ» и «Стрѣлокъ» держались хорошо, подъ триселями, ставя по временамъ треугольные топсели; часто даже случалось, что они уходили впередъ и выбирались на вѣтеръ. Ночью вѣтеръ зашелъ на два румба. Имѣя курсъ прямо на

маякъ Аванесъ, отрядъ долженъ былъ поворотить на другой галсъ. Въ эту ночь «Стрѣлокъ», находившійся впереди отряда, разлучился.

27-го слѣдовали по курсу, при тихомъ SSO вѣтрѣ. Съ полдня, при зашедшемъ вѣтрѣ, дѣлали галсы на параллели Эстеръ-Гарнсгольма. Ночью, во время тумана, разлучился съ отрядомъ и послѣдній клиперъ «Пластунъ».

28 сентября сопровождалось странными измѣненіями вѣтра, какъ въ силѣ, такъ и въ направленіи. Сперва дулъ ONO и корветы, подъ брамселями на фордевиндъ имѣли 6 узловъ; но потомъ вѣтеръ до того усилился, что должны были закрѣпить брамсели, а корветы все-таки бѣжали по 9 узловъ. Затѣмъ вѣтеръ сперва стихъ, потомъ перешелъ къ NW и усилился до такой степени, что принуждены были взять два рифа; при этомъ корветы имѣли до 8° крену. Но къ полночи сдѣлался опять штиль.

29-го, при тихомъ WSW, корветы лавировали. 30-го, при свѣжемъ NW, легли 7-ю румбами къ Христіансорту, имѣя до 9-ти узловъ ходу. Но когда вѣтеръ стихъ, то въ 120 миляхъ отъ Копенгагена, развели пары. Христіансортскій маякъ былъ первый, который отрядъ увидалъ послѣ Дагерортскаго. 1 октября, по утру, нашелъ туманъ, при которомъ однакожъ удалось увидать маякъ Фальстербо. Въ 3 часа пополудни, взяли лоцмана съ маяка Драге, а въ 5 часовъ бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ. 2 октября пришли въ Копенгагенъ, одинъ за другимъ, всѣ три клипера. Командиры ихъ донесли, что, разставшись съ отрядомъ въ ночное время, они искали на другіе сутки корветовъ и потому опоздали, и что отъ о-ва Борнгольма они шли также подъ парами.

Неисправность въ машинахъ корвета «Бояринъ» и клипера «Стрѣлокъ», задержали отрядъ въ Копенгагенѣ. Исправленія эти были поручены здѣшнему механическому заводу Баумгартена и Бурмейстера.

Датское морское министерство выказало большое вниманіе, предложивъ всѣ средства осмотрѣть въ подробности адмиралтейство, и, сверхъ того, снабдило отрядъ лоціею Цартмана и вновь-изданными картами Категата, Скагерака, Нѣмецкаго моря и канала.

Погрузка угля, замедленная свѣжыми вѣтрами, стоявшими цѣлую недѣлю, а также и предпринятыя работы въ машинахъ были окончены на отрядѣ къ 12 октября, и въ этотъ же день, при маловѣтріи, отрядъ, подъ парами, снялся съ якоря, а утромъ 13 октября миновалъ Тринделенскій плавучій маякъ. Здѣсь, при нашедшемъ туманѣ и свѣжемъ SW, съ трудомъ сохраняли свои мѣста; суда имѣли ходу только $3^1/_2$ узла. Опасаясь, что вѣтеръ этотъ усилится еще болѣе и не расчитывая при такихъ обстоятельствахъ на выгодную лавировку въ Скагеракѣ, начальникъ отряда не рѣшился продолжать плаваніе и сталъ на якорь за Скагеномъ. Вѣтеръ съ ночи, постоянно слабѣя и переходя черезъ S, задулъ отъ NO; съ разсвѣтомъ 14-го отрядъ поднялъ пары и снялся съ якоря. Въ 9 часовъ утра, обогнувъ Скагенъ, ректилъ пары, и, поднявъ винты, вступилъ подъ паруса.

Къ вечеру начало свѣжѣть; ходъ, подъ брамселями и фокомъ, достигъ до $8^1/_2$ узловъ. Клипера, подъ триселями, марселями и брамселями, превосходно сохраняли свои мѣста. Въ 8 часовъ вечера, на меридіанѣ Хангольмскаго маяка, взяли курсъ на Доггеръ-банку. Къ полночи вѣтеръ засвѣжѣлъ до того, что принуждены были убрать брамсели; клипера несли большіе брифокъ и бизань; ходъ былъ отъ $9^1/_2$ до $11^1/_2$ узловъ. Этимъ попутнымъ вѣтромъ, доведшимъ отрядъ до Доггеръ-банки, пользовались только до полдня 15 октября; суточное плаваніе было 210 миль. Вечеромъ зашедшій вѣтеръ заставилъ отрядъ лечь въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ на WtN. Лавировкою на Доггеръ-банкѣ весьма медленно подвигались впередъ, при безпрестанно мѣнявшемся тихомъ вѣтрѣ.

17 октября дулъ свѣжій SW, при которомъ былъ взятъ одинъ рифъ у марселей; 18-го вѣтеръ отошелъ къ W и дозволилъ отряду значительно перемѣнить широту; но потомъ скрѣпчавъ, вогналъ во всѣ рифы. Въ такихъ обстоятельствахъ, отрядъ не могъ дѣлать галсы далѣе къ S, и, поворотивъ черезъ фордевиндъ, легъ къ Доггеръ-банкѣ. Клипера оставались подъ вторымъ форъ-стеньги стакселемъ, фокомъ въ два рифа и глухо зарифленною бизанью, съ высоко подтянутою оттяжкою. Корветы и клипера выдерживали этотъ свѣжій вѣтеръ и большое волненіе весьма покойно:

на первыхъ не попадало даже брызговъ на палубу. Въ ночь съ 17 на 18-е число клиперъ «Джигитъ» разлучился съ отрядомъ.

Въ продолженіе этихъ сутокъ отрядъ потерялъ до 50 миль, и къ полдню 19 числа снова находился на Доггеръ-банкѣ. Стихнувшій вѣтеръ нѣсколько отошелъ и дозволилъ отряду съ выгодою располагать галсами.

Въ полдень 22-го числа отрядъ считалъ себя, по счисленію, ниже траверза Галоперскаго маяка; обсерваціи же показала мѣсто его въ 28 миляхъ на NO отъ счислимаго. За пасмурностію, двое сутокъ отрядъ не имѣлъ наблюденій. Будучи такимъ образомъ въ 25 миляхъ отъ Галопера, вмѣсто безполезной лавировки, при стихнувшемъ противномъ вѣтрѣ отъ SW, въ два часа пополудни развели пары и спустили винты. Въ 10 часовъ вечера прошли траверзъ Галоперскаго маяка. Съ попутнымъ теченіемъ и 40 фун. пара имѣли до $7^1/_2$ узловъ.

23-го, въ 3-мъ часу пополудни, вошли въ огни маяковъ Зюйдъ-Форланда и Кале, а въ 8-мъ часу, пройдя траверзъ Донженеса, взяли курсъ прямо въ огни маяка Барфлёръ. Находясь уже вторые сутки подъ парами, начальникъ отряда, для предохраненія котловъ отъ осадки соли, приказалъ имѣть 15 фунт. пара и перемѣнить воду въ котлахъ, что̀ окончено было черезъ $1^1/_2$ часа.

24 октября, въ 5-мъ часу утра, увидѣли огни Барфлёрскаго маяка, и въ 9-мъ часу утра отрядъ бросилъ якорь на Шербургскомъ рейдѣ. Клиперъ «Джигитъ» былъ уже здѣсь. Онъ пришелъ въ Шербургъ 22 октября.

Больныхъ на всемъ отрядѣ въ продолженіе перехода отъ Копенгагена до Шербурга было отъ 7 до 14 человѣкъ, преимущественно наружными болѣзнями, поносомъ и лихорадкою.

Во время пребыванія на Шербургскомъ рейдѣ, суда были посѣщены морскимъ префектомъ и начальникомъ войскъ департамента. При сношеніяхъ съ ними, лица эти оказывали Русскимъ самую предупредительную внимательность.

Приготовленіе отряда къ предстоявшему продолжительному плаванію, потребовало значительныхъ работъ: трюмы были выгружены и провѣтрены; ядра очищены отъ ржавчины и смазаны саломъ; оставшаяся отъ перехода провизія осмотрѣна и попол-

нена съ транспорта «Николай I», на 4 мѣсяца, кромѣ сухарей, которыхъ былъ запасъ на 3 мѣсяца. Сверхъ того, на судахъ были произведены нѣкоторыя необходимыя исправленія по корпусу и машинѣ.

11 ноября всѣ суда отряда были посѣщены генералъ-губернаторомъ Восточной Сибири, генералъ-адъютантомъ Муравьевымъ, котораго принимали съ почестями, присвоенными главнокомандующему.

20 ноября, въ день рожденія Императора Бразильскаго, эскадра принимала участіе, по предложенію командира бразильскаго корвета «Marinheiro», въ празднованіи этого дня. Вечеромъ всѣ офицеры отряда были на балу, данномъ городу командиромъ и офицерами корвета.

Морской префектъ былъ очень внимателенъ къ Русскимъ. 5 ноября онъ дѣлалъ обѣдъ командирамъ и въ тотъ же день балъ для офицеровъ. 9 ноября были на балу у генерала Борель-де-Бретизель и, наконецъ, 18-го на балу, данномъ отъ имени города офицерамъ нашей эскадры. Внимательность и любезность, оказанныя офицерамъ на этомъ балѣ, побудили и ихъ отвѣтить городу, 24 ноября, баломъ же.

Старшій врачъ здѣшняго госпиталя г. Дюфуръ необыкновенно заботился о нашихъ больныхъ. Его искусству обязаны, что изъ числа 8 человѣкъ больныхъ, отправленныхъ въ госпиталь, 6 поправились къ уходу эскадры, а остальные, раненые съ клипера «Пластунъ», оставлены на попеченіе нашего консула, съ тѣмъ, чтобы по выздоровленіи они были отправлены въ Россію.

17 ноября, транспортъ «Николай I» былъ отправленъ къ мысу Доброй Надежды, а 26-го и весь отрядъ былъ готовъ къ выходу въ море; но противные вѣтра задержали отрядъ здѣсь до 29 ноября.

Наконецъ 29-го, въ 2 часа пополудни, отрядъ оставилъ Шербургскій рейдъ при SO, задувшемъ предъ самымъ отправленіемъ; вышли съ рейда подъ парами и парусами, но черезъ 2 часа пары были прекращены. 30 числа, въ 3 часа пополудни, подъ лиселями съ лѣвой, при 9 узлахъ, прошли меридіанъ Лизарда и вступили въ океанъ. Вечеромъ того же числа клиперъ «Пластунъ», задній въ подвѣтренной колоннѣ, отсталъ отъ отряда.

Въ океанѣ встрѣтили значительную зыбь отъ SW; вѣтеръ сталъ постепенно заходить и къ вечеру 1 декабря отрядъ лежалъ уже въ бейдевиндъ. Не желая переходить меридіана 10° долг. и отдаляться отъ пути, по которому обыкновенно слѣдуютъ суда въ Остъ-Индію, отрядъ поворотилъ на другой галсъ. Барометръ стоялъ необыкновенно высоко на—30.54 д. Ночью клиперъ «Пластунъ» встрѣтился съ отрядомъ на контра-галсѣ, но по утру его уже снова не было видно.

2 декабря, въ 8 часовъ утра, снова поворотили на прежній галсъ. Желаніе испытать благонадежность рангоута, а также и качества корветовъ, при значительномъ волненіи, побудило начальника отряда, не смотря на то, что вѣтеръ сдѣлался свѣжѣе, форсировать парусами. При этомъ корветъ «Бояринъ» потерялъ форъ-стеньгу, по слабости ея у эзельгофта и стремительности килевой качки. Сверхъ того, сломались обѣ брамъ-стеньги; но паруса не изорвались и ушибленныхъ, къ счастію, не было.

На «Бояринѣ» уборка упавшаго рангоута съ парусами чрезвычайно затруднялась большимъ волненіемъ; однако не смотря на это, все было спущено на палубу и къ сумеркамъ запасная форъ-стеньга была уже на найтовѣ; но корветъ за тѣмъ остался безъ запасныхъ стеньги и двухъ брамъ-стенегъ. Это обстоятельство, при будущемъ продолжительномъ плаваніи, побудило начальника отряда приказать ему идти, для исправленія, въ Брестъ, въ сопровожденіи корвета «Воевода», подъ его брейдъ-вымпеломъ. Въ то же время корвету «Новикъ» и клиперамъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ» было назначено сигналомъ: слѣдовать далѣе, подъ начальствомъ старшаго изъ командировъ, капитанъ-лейтенанта Стааля. Общее рандеву дано мысъ Доброй Надежды. Сопровождая корветъ съ такимъ важнымъ поврежденіемъ въ рангоутѣ, начальникъ отряда имѣлъ въ виду при этомъ случаѣ, безъ задержки въ плаваніи остальныхъ судовъ отряда, принять въ Брестѣ послѣднія мѣры для прекращеніи течи въ корветѣ «Воевода».

4 декабря, въ 9 часовъ пополудни, корветъ «Воевода» подъ парусами и «Бояринъ» подъ парусами и парами, вошли въ Брестъ. Здѣсь, по личномъ свиданіи съ вице-адмираломъ фонъ-Шанцомъ, прибывшемъ сюда наканунѣ, начальникъ отряда рѣшился ввести корветъ въ докъ. Но отъ неисправности водокачательной машины

въ докѣ, его ввели туда только 8 декабря. Мѣдная обшивка оказалась совершенно безъ поврежденія, и инженеры рѣшили, что корветъ въ скрѣпленіяхъ своихъ нисколько не пострадалъ, а потому, для изслѣдованія причины течи, нашли необходимымъ снять всю обшивку и осмотрѣть подробно подводную часть. По тщательномъ же осмотрѣ подводной части, въ ней оказалось нѣсколько пропущенныхъ дыръ; двѣ верхнія пряди конопатки найдены мокрыми. Ихъ замѣнили новыми и, сверхъ того, въ пазы вошло еще по 2 пряди. По исправленіи этихъ поврежденій, корветъ снова былъ обшитъ мѣдью на войлокѣ; но течь все таки не прекратилась.

Корветъ же «Бояринъ» былъ совершенно готовъ къ походу. Провизія была пополнена на три мѣсяца, отъ порта, по казеннымъ цѣнамъ; крупу замѣнили рисомъ, а горохъ фасолью.

Начальникъ отряда, имѣя въ виду что исправленіе корвета «Воевода» потребуетъ еще до 15 дней, вошелъ по телеграфу съ вопросомъ: «Можно ли мнѣ тотчасъ же отправляться на «Бояринѣ» «въ дальнѣйшій путь и слѣдуетъ ли корвету «Воевода», по «исправленіи, соединиться съ отрядомъ?»

На эту депешу, капитану 1 ранга Кузнецову послѣдовало приказаніе по телеграфу же: «Отправляйтесь на «Бояринѣ» и «прикажите капитанъ-лейтенанту Брюммеру, по совершенномъ «исправленіи ввѣреннаго ему корвета, соединиться съ вами на «мысѣ Доброй Надежды или въ Китаѣ».

На основаніи этого распоряженія, 15 января, «Бояринъ» отправился въ дальнѣйшее плаваніе.

Морской префектъ въ Брестѣ, вице-адмиралъ Лапласъ оказывалъ полную готовность помогать въ исправленіи корветовъ всѣми обширными портовыми средствами. Морской инженеръ де-Роберъ, которому были поручены корветы, а также метры и контр-метры выказывали полную заботливость при ихъ исправленіи. Желая вознаградить такое усердіе метровъ, начальникъ отряда подарилъ пятерымъ изъ нихъ, каждому, по часамъ и всѣмъ вмѣстѣ выдалъ 200 франковъ на обѣдъ.

Сношенія судна съ берегомъ, а также и всѣ хозяйственные расчеты съ портомъ производились черезъ нашего консульскаго агента.

Избавленіе Императора Французовъ отъ покушенія на его жизнь $^{2}/_{14}$ января сопровождалось въ Брестѣ благодарственнымъ молебствіемъ, на которомъ присутствовали командиры и офицеры нашихъ судовъ. Передъ отходомъ корвета, съ «Боярина» былъ свезенъ на берегъ, для отправленія въ Россію, поручикъ корпуса штурмановъ Больчунинъ, одержимый припадками падучей болѣзни.

Выйдя изъ Бреста подъ парами, корветъ «Бояринъ» встрѣтилъ въ Бискайской бухтѣ, при безвѣтріи, большую зыбь отъ SW и продолжалъ дѣйствовать машиной, которая, не смотря на большую качку, работала исправно. На другой день, т. е. 16-го, при задувшемъ SO, прекратили пары и вступили подъ паруса; но въ ночи снова сдѣлался штиль съ зыбью отъ W. Находясь въ Бискайской бухтѣ и ожидая, при зыби, крѣпкаго W вѣтра, господствующаго здѣсь въ зимнее время, начальникъ отряда спѣшилъ обогнуть мысъ Финистеръ. Съ полдня 17-го машина была снова въ дѣйствіи, и только въ полночь съ 18 на 19-е прекратили пары. Такимъ образомъ корветъ былъ подъ парами 68 часовъ, сдѣлавъ, при постоянно противной зыби и маловѣтріи около 360 миль.

19 января, вечеромъ, близъ параллели Финистера, получили умѣренный ONO, сопровождавшій корветъ около трехъ сутокъ, но съ которымъ однакожъ не удалось дойти до меридіана Тенерифа: наибольшее суточное плаваніе было 160 миль. 22 января, вѣтеръ стихъ и уже смѣнялся перемѣнными вѣтрами изъ SW четверти. Слѣдующіе за тѣмъ восемь дней дули свѣжіе противные вѣтра, которыми согнало корветъ къ O, почти на 100 миль. Замѣчательные по своей силѣ вѣтры дули 25 и 31 января: они вогнали корветъ въ 3 рифа, и послѣдній дулъ жестокими шквалами, при которыхъ корветъ клало до 15°. Имѣя плавную качку, онъ легко всходилъ на валы, безъ поддаваній; три удара въ носовую часть корвета были слѣдствіемъ неснаровки рулевыхъ.

Наконецъ, 31 января, задулъ NW и корветъ легъ девятью румбами отъ вѣтра, на Тенерифъ, куда начальникъ отряда рѣшился зайти, для пополненія запаса угля. 1 февраля, при 10 узлахъ ходу, прошли параллель острова Salvages; а 2-го, въ 11 часовъ по полуночи, бросили якорь у Санта-Круца, войдя на рейдъ, при противномъ вѣтрѣ, подъ парами.

Состояніе здоровья команды было превосходно: больныхъ два человѣка, и то наружными болѣзнями.

Уголь, воду и свѣжее мясо получили черезъ посредство французскаго консула. Благодаря его усердію, корветъ 4 февраля снялся съ якоря.

Штили и маловѣтрія между N и SW, съ зыбью, принудили корветъ отойти отъ Тенерифа на 90 миль подъ парами. 5 февраля, въ 7 часовъ утра, прекратили пары и въ 4 часа пополудни того же дня, въ широтѣ 26° 48′ N, долгот. 17° 35′ W, вѣтеръ задулъ отъ NNO, и на корветѣ всѣ поздравляли другъ друга съ пасатомъ.

9 февраля обогнули, по западную сторону, о-въ Св. Антонія, западнѣйшій изъ острововъ Зеленаго мыса и склонили курсъ нѣсколько къ O, съ тѣмъ, чтобы, слѣдуя путемъ англійскихъ судовъ, идущихъ въ Остъ-Индію, пересѣчь экваторъ около 20° долготы отъ Гринича.

Плаваніе пасатомъ было очень быстро: среднее суточное около 200 миль, наибольшее 233. Сначала дулъ NNO, а потомъ ONO. Сила его по временамъ измѣнялась и иногда возрастала до того, что убирали лисели и бомъ-брамсели; 10 же февраля, идя 9 румбами отъ вѣтра, принуждены были закрѣпить брамсели. Корветъ несся по 12 узловъ. Имѣя превосходные обводы носовыхъ линій, онъ чрезвычайно легко разрѣзалъ воду, не давая волнѣ накопляться передъ носомъ.

Пасатъ, слабѣвшій постепенно, стихъ совсѣмъ 14 февраля, въ 5 часовъ пополудни, въ долготѣ 20° 15′ W, широтѣ 4° N, и въ слѣдъ за тѣмъ, не испытавъ экваторіальныхъ штилей, корветъ получилъ S вѣтеръ. Этимъ вѣтромъ и экваторіальнымъ теченіемъ, простиравшимися отъ 45 до 30 миль въ сутки, корветъ отнесло къ западу такъ, что получивши SO пасатъ 17 февраля, въ широтѣ 1°12′, на слѣдующій день пересѣкли экваторъ уже въ долготѣ 25°45′, въ 33-й день плаванія отъ Бреста.

Празднованіе перехода черезъ экваторъ отложено было до слѣдующаго Высокоторжественнаго дня Возшествія на престолъ Государя Императора.

Слѣдуя въ южномъ полушаріи съ SO пасатомъ, въ полный бейдевиндъ, корветъ имѣлъ среднее плаваніе 145, а наибольшее 176 миль въ сутки. Курсъ этотъ, вмѣстѣ съ теченіемъ, уклонилъ кор-

ветъ отъ меридіана, въ которомъ пересѣкли экваторъ, къ западу до 29°41′ долготы, параллели о-ва Тринидата. Обогнувши 26 февраля эту скалу, корветъ, съ отошедшимъ пасатомъ, склонилъ курсъ на О, а на другой день перешелъ тропикъ Козерога. 1 марта, въ широтѣ 26°10′S, долготѣ 24°48′W, потеряли SO пасатъ и вступили въ полосу перемѣнныхъ вѣтровъ.

По всѣмъ лоціямъ и картамъ вѣтровъ *Maury*, корветъ долженъ былъ пользоваться въ дальнѣйшемъ пути къ мысу Доброй Надежды благопріятными вѣтрами между NO и NW, господствующими между 27° и 35° S широты; но въ то же время карта пасатныхъ вѣтровъ Maury указываетъ, что въ обоихъ полушаріяхъ, по обѣимъ сторонамъ пасатовъ, есть штилевыя полосы, и что въ мартѣ онѣ идутъ по тому же пространству, т. е. между 25° и 35°. И дѣйствительно, корветъ встрѣтилъ, между 30° и 35° широты, въ 17° 20′ долготы, мертвые штили, такъ что два раза вступали подъ пары, чтобы кратчайшимъ путемъ вырваться изъ этой полосы. Далѣе корветъ располагалъ курсы уже по картѣ штилей Maury; слѣдуя по южной окраинѣ этой полосы, долженъ былъ спускаться до 37° широты. Этимъ путемъ большею частію имѣли тихіе перемѣнные вѣтры между N и NO. Въ долготѣ около 10° О, встрѣтили тихій SO, согнавшій корветъ до 38° широты. 21 марта получили попутный вѣтеръ, которымъ приблизились къ мысу, и въ первый день пасхи, въ 12 часу ночи, вошли, подъ парами, въ Саймонсъ-бай, черезъ 67 дней по выходѣ изъ Бреста.

По приходѣ въ Саймонсъ-бай «Бояринъ» нашелъ здѣсь на якорѣ корветъ «Новикъ» и всѣ три клипера.

Во всѣхъ сношеніяхъ съ англичанами на Саймонсъ-байскомъ рейдѣ, было выказано ими самое любезное вниманіе. 2 апрѣля русскіе офицеры были приглашены на балъ, данный жителями Капштата командиру и офицерамъ англійскаго фрегата, отправлявшагося въ Англію.

Здѣшнее небольшое, но прекрасно организованное и снабженное, адмиралтейство подѣлилось съ судами отряда всѣмъ, чѣмъ могло. Отрядъ получилъ отъ него уголь, воду и много запасовъ; остальное было выписано изъ Капштата, чрезъ посредство нашего консула. Провизія принята съ транспорта «Николай I», въ количествѣ 3300 пудовъ.

*

Здѣсь начальникъ отряда пересѣлъ съ корвета «Бояринъ» на корветъ «Новикъ», на которомъ онъ еще не имѣлъ своего брейдъ-вымпела.

b) *Плаваніе клипера «Пластунъ» до мыса Доброй Надежды.*

Между тѣмъ клиперъ «Пластунъ», разставшись съ отрядомъ, 1 декабря, въ широтѣ 48° 37′ N и долготѣ 20° 3′ W отъ Гринича, сталъ располагать плаваніемъ по своему усмотрѣнію.

До вечера 5 декабря, плаваніе его сопровождалось довольно свѣжими вѣтрами отъ SW и SSW, при большой зыби, такъ что иногда принуждены были крѣпить марсель и оставаться подъ триселями въ два рифа. Въ ночи же съ 5 на 6 декабря, вѣтеръ отъ SWtS засвѣжѣлъ до степени шторма, и клиперъ, имѣя глухозарифленные трисели и малый форъ-стеньги-стаксель, подымался на волны весьма легко, при чемъ брызги очень немного смачивали палубу. Къ 9 часамъ пополуночи вѣтеръ замѣтно стихъ и затѣмъ постоянно стояли тихіе вѣтра, переходя отъ S, къ SO и SSW. Въ полдень 16 декабря увидѣли о-въ Мадеру, въ разстояніи 62 миль отъ него, а 17 декабря, желая что нибудь узнать объ эскадрѣ, клиперъ бросилъ якорь на рейдѣ Фунчала. Но здѣсь не дали ему никакихъ свѣдѣній объ эскадрѣ.

Пополнивъ запасъ угля и освѣживъ команду, клиперъ оставилъ портъ Фунчаль 22 декабря и направилъ свое плаваніе къ острову Тенерифу, гдѣ надѣялся встрѣтить эскадру. Но придя на рейдъ Санта-Круца, не могъ получить никакихъ объ ней свѣдѣній. Полагая, что она пошла прямо къ островамъ Зеленаго мыса, клиперъ на другой же день снялся съ якоря и направилъ курсъ къ о-ву Сантъ-Яго. Переходъ отъ Тенерифа къ островамъ Зеленаго мыса сдѣланъ клипером въ четверо сутокъ. Клиперъ не имѣлъ ходу менѣе $9^1/_2$ узловъ, а по временамъ скорость его доходила до 13 узловъ.

Придя на рейдъ Порто-Прайо, клиперъ засталъ тамъ корветъ «Новикъ» и клипера «Стрѣлокъ» и «Джигитъ».

Пришедшій туда прежде «Пластуна» отрядъ былъ уже почти готовъ къ отплытію; «Пластуна» же заставили держать здѣсь трехъ-дневный карантинъ, въ продолженіе котораго онъ не могъ

бы пополнить запаса воды, ни достать чего либо для освѣженія команды. А потому, узнавъ отъ командира корвета «Новикъ», что онъ расчитываетъ съ ввѣреннымъ ему отрядомъ зайти къ острову Вознесенія, командиръ «Пластуна», при содѣйствіи нашихъ судовъ, немедленно сдѣлалъ запасъ свѣжей провизіи, и имѣя на клиперѣ достаточное количество прѣсной воды для перехода—рѣшился, не выждавъ срока карантина, оставить Порто-Прайо, вмѣстѣ съ отрядомъ.

1 января, въ 8 часовъ утра, суда наши снялись съ якоря и пользуясь пасатнымъ вѣтромъ, подвигались впередъ довольно хорошо. 5 января, въ полдень, отрядъ находился уже въ широтѣ 7° 32′ N, долготѣ 18° 45′ W отъ Гринича; но здѣсь вѣтеръ стихъ совершенно, такъ что въ 8 часовъ вечера весь отрядъ, закрѣпилъ паруса и подъ парами шелъ по курсу SSO. Въ продолженіе ночи, «Пластунъ» весьма близко держался къ клиперу «Стрѣлокъ»; но 6-го числа, съ разсвѣтомъ, «Стрѣлокъ» измѣнилъ курсъ и пошелъ на соединеніе съ остальными судами отряда, которыя находились далеко подъ вѣтромъ. Зная, что «Пластунъ» имѣетъ гораздо худшія качества противъ другихъ судовъ отряда, командиръ его счелъ за лучшее, чтобы не заставить ожидать себя—остаться на томъ же румбѣ, дабы впослѣдствіи, находиться на вѣтрѣ у отряда, но въ расчетѣ своемъ онъ ошибся, и вмѣсто ожидаемаго имъ NO, получилъ вечеромъ 6-го числа легкій SW, съ которымъ уже сдѣлался у отряда подъ вѣтромъ. Желая на случай совершеннаго безвѣтрія сохранить уголь, клиперъ вступилъ подъ паруса и 6 января, съ разсвѣтомъ потерялъ изъ виду отрядъ.

До 17 января, пользуясь легкими перемѣнными вѣтрами и изрѣдка разводя пары при штилѣ, клиперъ довольно медленно подвигался къ экватору, измѣняя вмѣстѣ съ тѣмъ долготу нѣсколько къ O, въ томъ расчетѣ, что по вступленіи въ южное полушаріе, встрѣтитъ SO пасатъ, съ которымъ бы онъ однимъ галсомъ могъ взять къ о-ву Вознесенія.

17 января, въ полдень, находясь въ широтѣ 0° 50′ N, долготѣ отъ Гринича 7° 53′ W, развели пары, и съ помощію ихъ, 18 января, въ 6 часу утра пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 8° 30′ W. Получивъ здѣсь SSO вѣтеръ, тогда же прекратили пары,

поставили паруса и легли на лѣвый галсъ къ о-ву Вознесенія, куда и прибыли благополучно 25 января, въ 4 часа пополудни и, къ крайнему удивленію, не нашли здѣсь отряда.

Пополнивъ запасъ угля и воды, 30 января, въ 10 часовъ утра клиперъ «Пластунъ» оставилъ островъ Вознесенія и направилъ свое плаваніе къ мысу Доброй Надежды. Сопровождаемый съ начала ровнымъ пасатнымъ вѣтромъ, клиперъ довольно удачно прошелъ до широты 30° 45′ S, долготы 15° 35′ W, гдѣ встрѣтилъ W и NW вѣтра, которые по прошествіи двухъ сутокъ перешли къ S и, измѣняясь отъ SSW до SO, сопровождали клиперъ до самаго мыса.

26 февраля, въ 1 часъ пополудни, открылся берегъ въ разстояніи 50 миль; къ захожденію солнца клиперъ уже находился отъ него въ 10 миляхъ, но нѣсколько сѣвернѣе Table Bay, почему и долженъ былъ лавировать противу тихаго SO, который впослѣдствіи скрѣпчалъ до того, что заставилъ закрѣпить марсели и остаться подъ триселями въ 2 рифа. Вѣтеръ этотъ, по временамъ стихая и потомъ снова усиливаясь, далъ возможность увеличить широту, такъ что когда онъ перешелъ къ SW и WSW, то имѣли возможность лечь на правый галсъ и взять южнѣе самаго мыса.

2 марта, съ разсвѣтомъ, опять открылся берегъ; но SW тихій вѣтеръ, только послѣ захожденія солнца далъ возможность миновать траверзъ Cape-Point. Имѣя готовые пары, клиперъ намѣренъ былъ дойти до якорнаго мѣста въ Саймонсъ-баѣ, но темная ночь и проливной дождь заставилъ положить якорь въ False-Bay, на глубинѣ 27 саженъ. 3 марта, къ разсвѣту, дождь пересталъ и начали открываться берега; тогда развели пары и перешли въ въ Саймонсъ-бай, гдѣ нашли: фрегатъ «Аскольдъ», корветъ «Новикъ» и клипера: «Стрѣлокъ и «Джигитъ».

с) *Плаваніе корвета «Новикъ» и клиперовъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ» до мыса Доброй Надежды.*

Корветъ «Новикъ» и клипера: «Джигитъ» и «Стрѣлокъ», подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Стааля, разставшись съ остальными судами отряда, до 14 декабря имѣли безпрерывно свѣжій

противный вѣтеръ, который въ широтѣ 39°3′N, долготѣ 18°47′W, стихнувъ, перешелъ сначала къ N, а потомъ къ O, перемежаясь кратковременными штилями, довелъ отрядъ къ 27 декабря до Порто-Прайо.

31 декабря клиперъ «Пластунъ» пришелъ въ этотъ портъ и присоединился къ отряду.

1 января корветъ и всѣ три клипера вышли изъ Порто-Прайо. Имѣя пасатъ отъ ONO, отрядъ придерживался къ вѣтру, съ цѣлію пересѣчь экваторъ въ меньшей долготѣ и чтобы имѣть возможность зайти на островъ Вознесенія.

5-го числа, въ ночи, клиперъ «Пластунъ» отдѣлился отъ эскадры. Этого же числа въ широтѣ 8°30′N, долготѣ 18°21′W потеряли пасатъ и вступили въ экваторіальную штилевую полосу.

12 января клиперъ «Джигитъ» отдѣлился отъ эскадры, которая до 14 января пробыла въ штилевой полосѣ, проплывъ половину этого времени подъ парусами, а другую подъ парами, при чемъ въ началѣ имѣли ясные и весьма жаркіе дни, а потомъ дожди со шквалами. Послѣднимъ изъ нихъ, нашедшимъ отъ O, сломало на корветѣ утлегарь. Вслѣдъ за тѣмъ получили SO пасатъ, съ которымъ 14 января и пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 14°52′W. (Путь ихъ со впадалъ съ путемъ фрегата «Паллада» въ 1853 г., но былъ продолжительнѣе 20 днями). 15 февраля корветъ «Новикъ» и клиперъ «Стрѣлокъ» благополучно достигли мыса Доброй Надежды и стали на якорь на Саймонсъ-байскомъ рейдѣ.

23 февраля прибылъ въ Саймонсъ-бай клиперъ «Джигитъ». Разставшись съ отрядомъ, при тихомъ вѣтрѣ отъ S, съ порывами и сильнымъ дождемъ, который скрывалъ огни прочихъ судовъ, клиперъ, 14 января, въ 6 часовъ утра, идя подъ парусами, въ маловѣтріе, при внезапномъ и сильномъ шквалѣ, потерялъ форъ-стеньгу, которую вскорѣ и замѣнили новою. Того же числа, въ широтѣ 0°13′N, долготѣ 15°38′W, получилъ южный пасатъ, которымъ клиперъ уклонился къ W, до долготы 22°05′; въ этой же долготѣ и широтѣ 17°50′S, потерялъ пасатъ и штилевалъ въ продолженіе 10 дней, при чемъ суточное плаваніе было среднимъ числомъ не болѣе 50 миль. 9 февраля, въ широтѣ 31°S, долготѣ 11°8′W, получилъ ровный вѣтеръ отъ W, съ которымъ и достигъ мыса Доброй Надежды.

d) *Дальнѣйшее плаваніе отряда капитана 1 ранга Кузнецова, отъ мыса Доброй Надежды.*

По исправленіи корвета «Бояринъ» и по окончаніи всѣхъ расчетовъ съ берегомъ, 13 апрѣля, отрядъ, состоявшій изъ корветовъ: «Новикъ» и «Бояринъ», клиперовъ: «Пластунъ», «Стрѣлокъ» и «Джигитъ»—и транспорта Россійско-Американской Компаніи «Николай I»,—снялся съ якоря съ Саймонсъ-байскаго рейда и, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, вышелъ въ море подъ парусами. Передъ съемкой съ якоря былъ объявленъ походный порядокъ въ двѣ колонны—корветы на вѣтрѣ клиперовъ, а «Стрѣлокъ» на вѣтрѣ флагманскаго корвета; общимъ рандеву назначенъ Гон-Конгъ, и на случай встрѣчи въ Индійскомъ океанѣ и Китайскомъ морѣ съ ураганами, начальникъ отряда снабдилъ командировъ судовъ весьма удобными правилами, «избѣгать центра урагановъ и тифоновъ», изложенными французскимъ инженеръ-гидрографомъ Кергале (Kerhallet Considerations sur l'oce'an Indien). Отъ гидрографическаго департамента всѣ суда отряда получили только Horn book Piddington'a.

Пройтилѣвавъ двое сутокъ у окраины банки Agulhas, отрядъ не нашелъ здѣсь тѣхъ сильныхъ неправильныхъ теченій, о которыхъ говорятъ всѣ лоціи. 15 апрѣля получилъ попутный NW, который постепенно увеличиваясь, далъ отряду до 10-ти узловъ ходу; къ вечеру должны были взять у марселей одинъ рифъ. Въ 3 часу пополуночи анероидъ быстро упалъ съ 30.20 дюйм. на 29.45; взяли второй рифъ у марселей. Вслѣдъ за тѣмъ блеснула на NW молнія—предвѣстница здѣсь жестокаго NW вѣтра; барометръ упалъ до 29.15 д., и едва успѣли взять послѣдній рифъ, какъ вѣтеръ заревѣлъ съ жестокостію. Наибольшей своей силы онъ достигъ въ 8 часу утра, тогда принуждены были закрѣпить форъ-марсель и поставить зарифленный фокъ. Сила вѣтра была такова, что при 11 узлахъ ходу, почти на фордевиндъ, съ трудомъ можно было стоять на мостикѣ. Волненіе развело огромное; розмахи корветовъ на оба борта выходили изъ кренометра (40°); качка была стремительно - порывистая, т. е. корветъ чрезвычайно быстро перекидывался съ одного борта на другой. Волны изрѣдка вливались съ навѣтренной части кормы и у гротъ-вантъ.

Въ этотъ жестокій вѣтеръ разлучились съ отрядомъ клипера «Пластунъ» и «Стрѣлокъ». Съ развѣтомъ обоихъ клиперовъ, а также транспорта «Николай I», не было уже видно. Къ вечеру 16 апрѣля вѣтеръ стихъ, оставивъ послѣ себя огромную зыбь.

Руководствуясь англійскими лоціями, 1 мая, въ широтѣ 39°14′ S, начали плаваніе по параллели. 21 апрѣля, при рифъ-марсельномъ NO, присоединился къ отряду клиперъ «Стрѣлокъ».

Подвигаясь впередъ между параллелями 39° и 40°, отрядъ каждый день мѣнялъ долготу слишкомъ на 4°. Это плаваніе сопровождалось свѣжими западными вѣтрами, справедливо названными «brave winds». 1 мая достигли острововъ Св. Павла и Амстердама, пробѣжавъ 2620 миль въ 17 дней, при постоянно попутномъ теченіи, отъ 10 до 22 миль въ сутки. Наибольшій суточный переходъ былъ 221 миля — 26 апрѣля; но дальнѣйшее плаваніе прерывалось часто штилями, такъ что суточные переходы 1, 4, 5 и 7 мая были отъ 60 до 90 миль. 8 и 9 мая, находясь въ долготѣ около 97° и широтѣ 37°, когда было уже время подыматься къ Зондскому проливу, встрѣтили крѣпкій N. При 2 рифахъ, въ бейдевиндъ, качка была самая неправильная, корветъ клало на бокъ такъ, что розмахи выходили изъ кренометра. Когда курсъ взяли къ NO, то при быстро-перешедшемъ вѣтрѣ къ WSW и противной зыби, клипера черпали носомъ. Взявши этотъ курсъ, отрядъ кончилъ плаваніе по параллели, пробывъ такимъ образомъ 26 дней въ широтѣ около 40° и перемѣнивъ долготу почти на 80°.

Во время плаванія по меридіану, отрядъ весьма рѣдко пользовался попутными вѣтрами. 15 мая встрѣтили жестокій NW; порывы его были такъ сильны, что корветъ «Новикъ, подъ однимъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ, черпнулъ два раза подвѣтреннымъ бортомъ и катеромъ на боканцахъ. Въ 1 часу ночи налетѣлъ жестокій шквалъ, которымъ вырвало на «Новикѣ» фокъ-стаксель. На клиперахъ вода не успѣвала сбѣгать въ шпигаты; ихъ обдавало волненіемъ.

Имѣя въ виду встрѣтить у Явы, при восточномъ муссонѣ, сильное теченіе къ W, отрядъ пересѣкъ тропикъ Козерога 17 мая, въ долготѣ 105° и потомъ располагалъ курсами такъ, чтобы пройти на вѣтрѣ островъ Christmas. Подходя къ этому

острову, дѣйствительно встрѣтили теченіе къ западу до 30 миль въ сутки. SO пасата почти не видали; вмѣсто него, по вступленіи въ тропическую полосу, очень часто имѣли маловѣтрія между SO и NO, которыми сгоняло отрядъ съ меридіана на NNW. SO-мъ муссономъ пользовались не болѣе двухъ дней, передъ входомъ въ Зондскій проливъ. 26 мая, съ разсвѣтомъ, подошли къ Клапперу, островку у Явы, и въ 12 часовъ утра вступили, Принцевымъ каналомъ въ Зондскій проливъ. Здѣсь отрядъ заштилѣлъ и потому слѣдовали подъ парами; съ разсвѣтомъ 27 мая бросили якорь у селенія Анжеръ, на 44 день по оставленіи мыса Доброй Надежды.

Во время всего перехода офицеры и юнкера занимались астрономическими наблюденіями. Сверхъ того, мичмана исполняли поочередно на всѣхъ судахъ отряда вахтенныя штурманскія обязанности. Когда позволяли обстоятельства, то производили ученья: артиллерійскія, абордажныя и крюйтъ-камерныя и занимались стрѣльбою изъ ружей въ цѣль.

Простоявъ въ Анжерѣ одни сутки, въ которые команды съ судовъ были свезены для освѣженія на берегъ, опять снялись, при штилѣ, подъ парами, утромъ 28 мая.

Начальникъ отряда, вмѣсто Банкскаго пролива, предпочелъ слѣдовать изъ Анжера въ Сингапуръ Маклефильдскимъ проходомъ, потому что полпути Китайскимъ моремъ можно совершить не становясь на ночь на якорь. Этотъ переходъ былъ чрезвычайно медленный: маловѣтрія съ разныхъ румбовъ сопровождались частыми проливными дождями. До Гаспарскаго пролива четыре раза становились на ночь на якорь. Штили, при сильныхъ теченіяхъ, вынудили развести пары 29 мая, и потомъ 1 іюня; подъ парами же прошли Маклефильдскій каналъ. Слабый SW муссонъ получили уже при входѣ въ Китайское море. 4 іюня, съ тихимъ восточнымъ вѣтромъ, вошли въ Сингапурскій проливъ и въ 11 часу пополудни бросили якорь на Сингапурскомъ рейдѣ. Клиперъ «Джигитъ», отправленный 30 мая впередъ отряда, для собранія необходимыхъ свѣдѣній, прибылъ въ Сингапуръ наканунѣ прибытія отряда.

Изготовленіе рангоута задержало на 8 дней пребываніе отряда на Сингапурскомъ рейдѣ, и только вечеромъ 8 іюня стеньги были

доставлены на корветы. На другой день, рано утромъ, отрядъ снялся, подъ парами, при тихомъ вѣтрѣ отъ О. По выходѣ изъ Сингапурскаго пролива, пары были прекращены; но легкій SW, съ которымъ сначала подвигались къ N по 4 узла, скоро стихъ и потомъ 8 сутокъ штилевали, имѣя суточные переходы отъ 25 до 69 миль. Это тягостное плаваніе Китайскимъ моремъ, при сильныхъ жарахъ, восходившихъ до 27° R, продолжалось до 21 іюня, когда въ широтѣ 8° получили ожидаемый SW муссонъ. До 25-го онъ дулъ перемѣнно между NW и SW, съ порывами, сопроваждаемыми обильнымъ дождемъ. 25 іюня, на Маклефильдской банкѣ, гдѣ глубина мѣстами отъ 5 до 8 саженъ, опять заштилѣли. 26-го снова задулъ SW, а съ нимъ и небо стало часто покрываться густыми тучами и лился дождь. Въ полдень 27 іюня находились въ 120 миляхъ отъ Гонг-Конга, и потому съ вечера располагали парусностью такъ, чтобы къ разсвѣту подойти къ островамъ Lema, передъ Гонг-Конгомъ. 28 іюня, въ 5 часовъ утра, опредѣливъ себя по группѣ этихъ острововъ, вступили подъ пары, и отрядъ, построенный въ одну колонну, вошелъ на Гонг-Конгскій рейдъ въ 11 часовъ утра.

Въ Гонг-Конгѣ начальникъ отряда получилъ предписаніе генераль-адъютанта графа Путятина, по которому капитанъ 1-го ранга Кузнецовъ долженъ былъ слѣдовать съ корветами и клипером «Джигитъ» въ заливъ де-Кастри; клиперамъ же «Стрѣлокъ» и «Пластунъ» идти въ Печелійскій заливъ, на присоединеніе къ графу Путятину. Корвету «Воевода» и клиперу «Пластунь» которые еще не прибыли въ Гонг-Конгъ, капитанъ 1-го ранга Кузнецовъ оставилъ по этому предмету распоряженіе. Транспортъ «Николай I», прибывшій сюда благополучно 9 іюня, отправился также въ заливъ де-Кастри, для сдачи всего груза къ Николаевскому порту.

Губернаторъ Гонг-Конга весьма благосклонно принялъ начальника отряда и сдѣлалъ предложеніе снабдить отрядъ всѣмъ изъ здѣшнихъ казенныхъ запасовъ.

По принятіи угля изъ англійскихъ казенныхъ запасовъ, въ количествѣ 125 тоннъ, по 29 коп. за пудъ, и провизіи съ транспорта «Николай I», въ дополненіе къ имѣвшимся всего на три мѣсяца, отрядъ, состоявшій изъ корветовъ: «Новикъ» и

«Бояринъ» и клиперовъ: «Джигитъ» и «Стрѣлокъ», 4 іюля оставилъ Гонг-Конгъ и подъ парами, при противномъ вѣтрѣ, вышелъ восточнымъ проходомъ въ Китайское море. На другой день получили SW муссонъ, съ которымъ быстро подвинулись впередъ. 6 іюля вступили въ Формозскій проливъ, а въ полдень 9-го уже находились въ 46 миляхъ отъ острова Video, лежащаго въ 30 миляхъ отъ группъ Parker и Saddle, ближайшихъ къ устью Ян-це-кіанга. Хотя туманъ и скрывалъ этотъ пунктъ, по которому обыкновенно опредѣляются, подходя съ юга къ Янце-кіангу; но не сомнѣваясь въ точности англійскихъ картъ всего китайскаго прибрежья, отрядъ смѣло вошелъ въ архипелагъ, между каменьями *Двухъ сестеръ* и *четырехъ братьевъ*, и въ 3 часу пополудни 10-го числа, бросилъ якорь въ 7 миляхъ отъ острова Senhouse, группы Паркера.

Этотъ переходъ былъ одинъ изъ удачнѣйшихъ: въ $5^1/_2$ сутокъ перенеслись на 900 миль. На пути теченіе помѣшало только до Формозы, на 10 миль въ сутки; со входомъ же въ проливъ, у Пескадорскихъ острововъ, оно отнесло на 15 миль, а у Video до 30 миль къ О.

Утромъ 10 іюля капитанъ 1 ранга Кузнецовъ отправилъ клиперъ «Джигитъ» въ Шанхай, для полученія свѣдѣній о мѣстопребываніи генералъ-адъютанта графа Путятина.

Въ трехъ-дневное пребываніе у острововъ Parker, отрядъ имѣлъ, при зноѣ до 24°, большею частію маловѣтріе и каждый вечеръ сильныя грозы, съ проливнымъ дождемъ. При теченіи, измѣнявшемся отъ О до $2^1/_2$ узловъ, возвышеніе воды было до 5 футъ; приливомъ и отливомъ суда вертѣло кругомъ.

«Джигитъ», подъ парами, и пользуясь иногда попутнымъ теченіемъ до 3-хъ узловъ, возвратился къ отряду черезъ двое сутокъ и 6 часовъ, сдѣлавъ въ это время около 200 миль и простоявъ на якорѣ въ Шанхаѣ 17 часовъ. Клиперъ привезъ извѣстіе, что графъ Путятинъ отправился на фрегатѣ «Аскольдъ» въ Симоду. Въ Шанхаѣ «Джигитъ» встрѣтилъ французскую эскадру, состоявшую изъ 8 винтовыхъ судовъ, фрегата и 5 мелкихъ судовъ, и англійскую—изъ 11 паровыхъ судовъ.

Основываясь на полученныхъ свѣдѣніяхъ, капитанъ 1 ранга Кузнецовъ отправилъ клиперъ «Стрѣлокъ» въ Симоду къ графу

Путятину съ депешами, бывшими на его имя, и вмѣстѣ съ тѣмъ предписалъ капитанъ-лейтенанту Ѳедоровичу, въ случаѣ если онъ не застанетъ графа Путятина въ Симодѣ, слѣдовать оттуда прямо въ де-Кастри.

Утромъ 13 іюля, при совершенномъ штилѣ, корветы развели пары и взяли на буксиръ клипера. Корветы буксируя, имѣли $5^1/_2$ узловъ ходу, при парѣ отъ 35 до 40 фунт. и 65 оборотахъ винта. Выйдя такимъ образомъ за черту острововъ, отрядъ вступилъ подъ паруса и клиперъ «Стрѣлокъ» отправился по назначенію. Взявъ курсъ на сѣверъ, отрядъ во время мертваго штиля, теченіемъ пронесло нѣсколько западнѣе меридіана острововъ Barren, и ночью, при полной лунѣ, теченіемъ же вынесло по южную сторону острововъ. Клиперъ «Джигитъ», попавшій въ теченіе болѣе южное, бросилъ ночью верпъ, а по утру, пройдя между островами Saddle и Barren, подъ парами, вступилъ въ свое мѣсто.

16 іюля, при теченіи отъ 10 до 32 миль къ N, подошли къ острову Quelpart, вершина котораго (6,500 футъ) открылась въ 70 миляхъ. 18-го получили ровный вѣтеръ отъ SO, который къ полудню засвѣжѣлъ и перешелъ къ S. Съ этимъ вѣтромъ, при сильномъ дождѣ и пасмурности, подошли къ островамъ Тсу-сима. Попутное теченіе до 3 узловъ и SW вѣтеръ вынесли отрядъ изъ пролива и потомъ заштилѣло.

Послѣдующее плаваніе Японскимъ моремъ было самое медленное. 21 іюля прошли двѣ скалы: Менелай и Оливуца, названныя островами Hornet на англійской картѣ.

Въ Японскомъ морѣ теченія не испытывали; но 28 іюля, на параллели Сангарскаго пролива, встрѣтили свѣжій NO, заставившій взять два рифа. Въ полдень 1 августа были на параллели и въ виду острова Moonegon или Тотомосири и вступили въ Татарскій проливъ.

Слѣдованіе Татарскимъ проливомъ было медленно, при безпрерывно мѣнявшихся вѣтрахъ и самыхъ неправильныхъ теченіяхъ. Подходя 2 августа къ Императорской гавани, клиперъ «Джигитъ», согласно съ распоряженіемъ графа Путятина, зашелъ въ эту гавань, для снабженія всѣмъ необходимымъ тамошняго военнаго поста. 5 числа отрядъ находился въ нѣсколькихъ миляхъ

отъ параллели мыса Клостеръ-Кампа. Густой туманъ закрылъ совершенно весь берегъ, а потому развели пары и легли прямо въ берегъ, который и открылся черезъ полтара часа, милею южнѣе Клостеръ-Кампа. Въ часъ пополудни бросили якорь въ Кастрійскомъ заливѣ.

Здѣсь на рейдѣ находился уже транспортъ «Николай I», пришедшій сюда 30 іюля изъ Гонг-Конга. Большая часть казеннаго груза была снята съ него на транспорты: «Пртышъ» и «Байкалъ», а остальное все выгружено на берегъ. 6 августа клиперъ «Джигитъ» пришелъ въ Кастрійскій заливъ.

Туманы, дожди и свѣжіе вѣтры, при температурѣ, доходившей иногда до+5°, смѣняли другъ друга. Въ рѣдкія хорошія погоды занимались парусными ученьями. 20 и 21 августа стрѣляли въ цѣль ядрами, причемъ удовлетворительнѣе всѣхъ была стрѣльба съ корвета «Новикъ».

20 августа, вмѣстѣ съ предписаніемъ командира Сибирской флотиліи о слѣдованіи отряда въ Амуръ, былъ присланъ приказъ о производствѣ начальника отряда капитана 1 ранга Кузнецова въ контръ-адмиралы. Въ тотъ же день былъ поднятъ на корветѣ «Новикъ», на крюйсъ-брамъ-стеньгѣ, флагъ, при салютѣ съ обоихъ корветовъ.

22 августа отрядъ вышелъ подъ парами изъ де-Кастри, для слѣдованія въ Николаевскъ. Настоящій баръ отъ Джаорэ до Пронгэ, на протяженіи 23 верстъ, корветы, при углубленіи на ровный киль $13^1/_4$ фут., прошли 4 сентября свободно, подъ парами, а 5 сентября вошли на Николаевскій рейдъ. Корветы становились на мель у мысовъ: Невельскаго, Лазарева и Джаорэ; но съ полною водою каждый разъ снимались легко, безъ всякихъ поврежденій. Клиперъ «Джигитъ», имѣвшій углубленіе $12^1/_2$ футъ, стоялъ на мели только одинъ разъ, у острова Уюзюта.

6 сентября на судахъ отряда было совершено благодарственное молебствіе о благополучномъ окончаніи кругосвѣтнаго плаванія. 7 сентября контръ-адмиралъ Кузнецовъ спустилъ свой флагъ, а отрядъ, на основаніи 2 пункта инструкціи Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, поступилъ въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи.

е) *Плаваніе клипера «Пластунъ» послѣ вторичнаго разлученія съ отрядомъ.*

1858 г. апрѣля 13-го, въ 8 часовъ утра, эскадра, снялась съ якоря подъ парусами, при брамсельномъ WNW вѣтрѣ. Къ 8 часамъ пополудни, вѣтеръ перешелъ къ SSW. 16 апрѣля, въ $^1/_2$ 2 часа пополудни, бывшій уже въ это время WNW значительно скрѣпчалъ и огромное волненіе, иногда догоняя клиперъ, начало бросать свои верхушки на палубу черезъ гака-бортъ. Вѣтеръ съ каждымъ находившимъ порывомъ крѣпчалъ все болѣе и болѣе. Въ 4 часа былъ взятъ у марселей 2 рифъ; въ исходѣ 4 часа клиперъ сталъ замѣтно отставать отъ отряда, но онъ не могъ увеличить парусности. Въ началѣ 6-го часа нашелъ жестокій порывъ съ дождемъ и пасмурностію, которымъ стало закрывать прочія суда отряда. Въ исходѣ 6 часа налетѣвшемъ сильнымъ порывомъ оборвало марса-шкотъ, не смотря на то, что въ помощь марса-шкотамъ были положены стопора; тогда клиперъ замѣтно сталъ отставать отъ отряда, и волненіе, догоняя его, стало вливаться съ кормы на палубу, довольно значительными массами. Вѣтеръ скрѣпчалъ до степени шторма, почему сочли выгоднѣйшимъ привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, что̀ и удалось исполнить. Закрѣпивъ марсель и убравъ брифокъ, поставили глухо зарифленный фокъ-стаксель и гротъ-трисель, съ отданною гарделью и совершенно осаженнымъ внизъ гафелемъ. Но фокъ-стаксель-шкотъ вскорѣ былъ оборванъ, нашедшимъ жестокимъ порывомъ, и парусъ порядочно повредило; тогда клиперъ остался подъ однимъ гротъ-триселемъ.

Во время порывовъ, что̀ при началѣ было весьма часто, громадныя волны еще не успѣвали разсыпаться, какъ рѣвѣвшій вѣтеръ уже схватывалъ ихъ верхушки; а вмѣстѣ съ тѣмъ дождь, смѣняемый иногда снѣгомъ и градомъ, рѣшительно не оставлялъ на командѣ сухой нитки; термометръ показывалъ +9°, барометръ 29.21. Въ $^1/_2$ 8 часа вѣтеръ перешелъ къ N, а въ началѣ 10 опять къ W. Горизонтъ прочистился, но судовъ отряда не было уже видно. Съ $^1/_2$ 10-го порывы стали находить рѣже, тогда былъ поставленъ, привязанный вмѣсто фокъ-стакселя, глухо-за-

рифленный, малый форъ-стеньги-стаксель и клиперъ могъ имѣть $^1/_2$ узла ходу, что́ давало ему возможность избавиться отъ ударовъ въ корму. Въ 2 часа пополудни могли уже поставить глухозарифленный форъ-трисель и поднять гротовую гардель, тогда клиперъ сталъ слушать руля, который до того времени, по совершенному бездѣйствію, былъ поставленъ прямо и закрѣпленъ. Въ $^1/_2$ 4 часа снова нашелъ жесточайшій и продолжительный порывъ, который заставилъ убрать форъ-трисель и осадить гротовой гафель до самаго гика, тогда клиперъ пересталъ слушатся руля и удары въ корму снова сдѣлались чувствительны.

Громадное волненіе клало клиперъ на бокъ до того, что онъ иногда черпалъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ; размахи были 35°.

17 апрѣля, съ полуночи, значительная прибыль воды обратила на себя вниманіе командира. По осмотрѣ оказалось, что течь идетъ изъ кормовой части, и прибыль воды простиралась отъ 3 до 4 дюймовъ въ часъ.

Съ 2 часовъ пополудни 18 апрѣля вѣтеръ началъ стихать, зыбь улеглась и течь убавилась до $2^1/_2$ дюйм. въ часъ; но и при этихъ обстоятельствахъ нельзя было пускаться въ дальнее плаваніе, а между тѣмъ поврежденія эти не могли быть исправлены въ морѣ. Причины эти заставили капитана вернуться къ мысу Д. Надежды, отъ котораго находились въ 354 миляхъ.

19 апрѣля, въ полдень, направили плаваніе къ мысу. Пользуясь сначала довольно тихими перемѣнчивыми отъ W до N вѣтрами, а въ послѣдствіи разведя пары, по случаю маловѣтрія, 25 апрѣля, въ 5 часовъ пополудни, клиперъ прибылъ на Саймонсбайскій рейдъ.

По тщательномъ осмотрѣ, съ помощію водолазнаго колокола, взятаго съ корвета «Воевода», оказалось, что течь подается однимъ изъ болтовъ, скрѣпляющихъ на лѣвой сторонѣ наружную обшивку съ шпангоутами, и изъ подъ брусьевъ, положенныхъ на наборъ, для укрѣпленія упорнаго подшипника. Убѣдясь такимъ образомъ, что наружнаго поврежденія клиперъ не имѣетъ, проконопативъ вторично колодецъ, а также выконопативъ бархоутъ судна и нажавъ винты упорнаго подшипника, командиръ клипера рѣшился продолжать плаваніе, подъ конвоемъ корвета «Воевода».

При этомъ, въ помощь Масѣевой помпѣ, пріобрѣли покупкою двѣ форсированныя помпы.

25 мая совершенно изготовились къ походу и клиперъ оставилъ Самойнсъ-бай, подъ конвоемъ корвета «Воевода». Довольно ровный SW вѣтеръ, при которомъ шли изъ залива, на второй день скрѣпчалъ до того, что клиперъ по временамъ выходилъ изъ лага. Верхушки огромнаго волненія, какъ и прежде, часто попадали на палубу черезъ борта, а иногда и черезъ гака-бортъ; отъ сильной качки, течь увеличилась до $7^1/_2$ дюйм. въ часъ; но двѣ форсированныя помпы дѣйствовали превосходно. Со стихнувшимъ вѣтромъ и немного улегшимся волненіемъ, течь стала уменьшаться, такъ что вскорѣ дошла до 4 дюйм. въ часъ.

На меридіанѣ Мадагаскара опять имѣли крѣпкій W вѣтеръ. 29 іюня, въ 10 часовъ пополудни, при ровномъ марсельномъ вѣтрѣ отъ SW, пересѣкли тропикъ Козерога, въ долготѣ отъ Гринича къ O 105° 40′. 8 іюля вступили въ Зондскій проливъ, который уже проходили частію подъ парами, буксируя другъ друга, и частію подъ парусами, чрезъ проливы Банка и Ріо. 13 іюля, въ 5 часовъ пополуночи, пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 105° отъ Гринича. 14 іюля, въ 8 часовъ пополудни, бросили якорь на Сингапурскомъ рейдѣ, на глубинѣ 4 саженъ.

Не смотря на то, что плаваніе это продолжалось 50 сутокъ, здоровье нижнихъ чиновъ находилось въ весьма удовлетворительномъ состояніи.

Пополнивъ запасы провизіи, воды и угля, клиперъ, вмѣстѣ съ корветомъ, 23 іюля, оставилъ Сингапурскій рейдъ, чтобы слѣдовать въ Гонг-Конгъ.

Во время перехода, сопровождавшагося легкими южными вѣтрами, которые изрѣдка перемежались грозами и шквалами отъ W и WNW, течь клипера доходила до 6 дюймовъ въ часъ, а потомъ снова уменьшалась до $2^1/_2$ дюймовъ.

Придя на Гонг-Конгскій рейдъ, 2 августа, командиръ клипера нашелъ здѣсь предписаніе начальника отряда, о слѣдованіи въ Печелійскій заливъ, въ распоряженіе графа Путятина.

Но такъ какъ наступало время муссоновъ, которое всегда сопровождается свѣжими вѣтрами, такъ что въ здѣшнихъ моряхъ легко встрѣтить ураганы, то командиръ клипера не рѣшился ос-

тавить Гонг-Конгъ, безъ исправленія клипера въ подводной части.

7 августа клиперъ вышелъ изъ Гонг-Конга и перейдя въ рѣку, положилъ якорь противу дока, въ который долженъ былъ войти. По выгрузкѣ артиллеріи, снарядовъ и пороха, 9-го числа, клиперъ былъ введенъ въ докъ. По осмотрѣ судна оказалось, что дерево, служащее дополненіемъ ахтерштевня,—для укрѣпленія передней винтовой подушки—пришло въ совершенную гнилость. Поврежденіе это было исправлено и кромѣ того снята мѣдная обшивка и проконопачена вся подводная часть клипера.

23 августа клиперъ былъ выведенъ изъ дока и приступлено было къ его вооруженію и нагрузкѣ. Значительное число больныхъ кровавыми поносами и лихорадками и сильные жары замедлили эту работу. 16 сентября клиперъ перешелъ на Гонг-Конгскій рейдъ.

21 сентября 1858 г. клиперъ подъ парами вышелъ изъ Гонг-Конга. По выходѣ въ Китайское море, въ помощь парамъ были поставлены также паруса. Желая сохранить топливо и находясь отъ берега уже въ 30 миляхъ прекратили пары, подняли винтъ, и клиперъ началъ лавировать при свѣжемъ ONO вѣтрѣ съ порывами.

Съ полдня 23-го и до 5-ти час. по полудни 27-го дулъ крѣпкій вѣтеръ отъ NO и O, съ жестокими порывами. При такихъ обстоятельствахъ лавировка не могла быть удачна и потому только 26 октября могли подойти къ Корейскому проливу. Здѣсь вѣтеръ перешелъ въ NW четверть и далъ возможность безъ паровъ пройти все Китайское море. Къ полуночи 28 октября клиперъ былъ уже въ Японскомъ морѣ.

2 ноября находились въ широтѣ порта Св. Владиміра, и 3 ноября, подъ парами, пошли въ самую бухту. Взявъ курсъ прямо въ заливъ и считая себя миновавшимъ отмель, идущую отъ западнаго мыса полуострова Витовскаго, клиперъ спустился на SW, но вскорѣ почувствовалъ прикосновеніе къ мели. Обмѣривъ кругомъ глубину, нашли, что подъ носомъ и серединою клипера, было 11 футъ, а за кормою 15; клиперъ-же, при входѣ въ заливъ, былъ въ грузу: форштевень 10 фут. 6 дюйм., и ахтерштевень 12 фут. 8 дюймовъ. Тотчасъ же было приступлено къ спуску

на воду гребныхъ судовъ и запаснаго рангоута; послѣ чего, съ помощію присланнаго съ стоявшаго здѣсь на якорѣ корвета «Воевода» верпа и задняго хода, при 50 фунт. пара, клиперъ сошелъ съ мели (*).

Главная цѣль прибытія клипера въ гавань Св. Владиміра была—снабженіе тамошняго военнаго поста продовольствіемъ, согласно съ распоряженіемъ графа Путятина. Но какъ предполагаемаго поста клиперъ не нашелъ, а командиръ корвета сообщилъ командиру клипера, что здѣсь долженъ быть для нуждъ гавани транспортъ «Байкалъ», то командиръ клипера рѣшился идти на зимовку въ Хакодате, тѣмъ болѣе, что число больныхъ стало возрастать.

10 ноября «Пластунъ», вмѣстѣ съ корветомъ «Воевода», вышелъ подъ парами изъ гавани и перешелъ въ бухту Св. Ольги, гдѣ застали транспортъ «Байкалъ». По сношеніи съ начальникомъ поста, командиръ «Пластуна» узналъ, что въ клиперѣ не имѣется ни какой надобности, и потому, нарубивъ дровъ, 12 ноября, клиперъ «Пластунъ» оставилъ гавань Тихую Пристань. Въ 2 часа пополудни, выйдя изъ залива, при ровномъ WNW, прекратилъ пары, поставилъ паруса и взялъ курсъ къ Сангарскому проливу. Съ 5 часа пополудни вѣтеръ началъ перемѣняться, заходя въ SW четверть; съ полночи дулъ уже SO; съ разсвѣтомъ 13-го, перейдя къ O, засвѣжѣлъ до того, что принудилъ клиперъ остаться подъ малымъ форъ-стеньги-стакселемъ и триселями въ 2 рифа. 14-го вѣтеръ немного стихъ, перейдя къ NO и потомъ къ N. 16 ноября въ полдень, достигнувъ благополучно рейда Хакодате, «Пластунъ» бросилъ якорь противу самаго города, рядомъ съ клиперомъ «Джигитъ».

По приходѣ въ Хакодате число больныхъ оказалось 29 человѣкъ, но благодѣтельный климатъ, свѣжая провизія и зелень возстановили здоровье команды.

19 апрѣля 1859 г., снявшись съ якоря изъ Хакодате и перейдя въ заливъ Ольги, застали тамъ клиперъ «Стрѣлокъ». Командиръ клипера сообщилъ, что порученная командиру «Пластуна» опись отъ Императорской гавани до гавани Ольги уже сдѣлана

(*) Смотри поврежденія въ корпусѣ судовъ.

офицерами клипера «Стрѣлокъ». «Пластунъ» снялся съ якоря и направилъ свое плаваніе къ Императорской гавани.

4 мая клиперъ вошелъ въ заливъ Императора Николая, большая часть котораго была покрыта льдомъ; но въ ночи съ 7-го на 8-е число бухта стала очищаться. 10 мая клиперъ снялся съ якоря подъ парами и пошелъ вдоль берега къ сѣверу, дѣлая опись. Въ продолженіе двухъ сутокъ занимались описью, потомъ взяли курсъ къ Дуэ, гдѣ надѣялись нагрузиться углемъ. Но до 16-го числа дувшій свѣжій SW не дозволилъ исполнить этого намѣренія, и только 16 мая клиперъ подошелъ къ Дуэ и взялъ тамъ 1600 пуд. угля. 18-го числа клиперъ прибылъ въ де-Кастри и поступилъ въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи.

f) *Плаваніе корвета «Воевода».*

Корветъ «Воевода» былъ вторично введенъ въ докъ 16 января. На этотъ разъ сняли съ корвета килевую мѣдь, отдѣлили фальшкиль и наполнили трюмъ водою до высоты 41 дюйма. Въ послѣдствіи нашли еще нужнымъ снять мѣдь и съ кормовыхъ дейдвудовъ. При этомъ обнаружилась фальшивая дира въ килѣ, а болты текли. Все это было исправлено, и 3 февраля корветъ начали грузить и вооружать.

Покончивъ съ вооруженіемъ, 9 февраля, при тихомъ вѣтрѣ, корветъ снялся съ якоря. Однакожъ вѣтеръ скоро засвѣжѣлъ до того, что когда, отойдя отъ береговъ, корветъ прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, то принуждены были взять у марселей всѣ рифы. Лоцманъ просилъ держаться какъ можно мористѣе, опасаясь, что бывшій SO, съ пасмурностію, отойдетъ къ W и положеніе корвета подъ берегомъ будетъ опасно, а возвращеніе на рейдъ затруднительно. Опасенія, однакожъ, не оправдались— вѣтеръ все время дулъ отъ O, усилившись въ ночь съ 10-го на 11-е до степени шторма. Подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ, штормовою бизанью и фокъ-стакселемъ, корветъ выдержалъ этотъ штормъ превосходно, не смотря на громадность волненія, брызгами котораго обдавало бакъ. На слѣдующее утро вѣтеръ немного смягчился, что позволило лавировать къ Бресту, форсируя

парусами. Корветъ въ это время находился въ 120 миляхъ на W отъ Уэссана, и какъ въ продолженіе шторма, при жестокомъ волненіи, течи не обнаружилось, то развели пары, чтобы ускорить возвращеніе въ Брестъ. До Уэссана оставалось 75 миль. Продолжая лавировать, подъ парами и парусами, корветъ пришелъ на Брестскій рейдъ 14-го числа, въ 6 часовъ пополудни. Во время лавировки, паровъ не поднимали выше 30 фунт. Старанія и усердіе корабельнаго инженера де-Робера, при исправленіи корвета, было выше всякой похвалы.

Пополнивъ запасы угля и провизіи и исправивъ желѣзные бейфуты, сломавшіеся во время свѣжаго вѣтра, 14 февраля, командиръ корвета телеграфировалъ въ Петербургъ: «Течь въ кормѣ прекращена. Жду дальнѣйшихъ приказаній».

15 февраля, по телеграфу же, ему приказано: «При первой возможности идти на соединеніе съ отрядомъ капитана 1 ранга Кузнецова, въ Сингапуръ или Гонг-Конгъ, огибая мысъ Доброй Надежды».

18 февраля были кончены всѣ необходимыя приготовленія и счеты. Желая воспользоваться дувшимъ тогда свѣжимъ восточнымъ вѣтромъ, корветъ снялся съ якоря немедленно, не смотря на темноту, а въ 7 часовъ пополудни оставилъ Брестъ.

Переходъ корвета до Тенерифа сопровождался самыми благопріятными обстоятельствами: все время шли въ бакштагъ или на фордевиндъ. Наибольшее суточное плаваніе было 241 миля; наименьшее — 102. Прекрасная погода позволяла ежедневно имѣть обсервацію. Заштилѣвъ въ 150 миляхъ отъ Тенерифа, развели пары. Подойдя къ острову 26 февраля, въ 7 часовъ пополудни, прекратили пары и легли въ дрейфъ, не рѣшаясь ночью входить на рейдъ, и уже на другой день бросили якорь у города Санта-Круца. Условившись съ губернаторомъ острова, корветъ отсалютовалъ испанскому флагу 21 выстрѣломъ и получилъ въ отвѣтъ выстрѣлъ за выстрѣлъ.

Благодаря усердному содѣйствію французскаго консула въ Санта-Крусѣ, въ одинъ день были закуплены и погружены свѣжая провизія и живность для команды, а также пополнены запасы воды и угля. Всѣ эти грузовыя работы затруднялись океанскою зыбью и значительнымъ бурунomъ у пристани.

28 февраля, въ 6 часовъ утра, корветъ «Воевода» вышелъ въ море при ровномъ NO, но скоро вѣтеръ сталъ слабѣть и наконецъ 3 марта, совершенно стихъ. Проштилѣвавъ цѣлыя сутки, развели пары; 5-го числа, около полдня, снова задулъ вѣтеръ, почему прекратили огонь въ машинѣ и пошли подъ парусами. 7 марта, въ 6 часовъ пополудни, корветъ стоялъ уже на якорѣ въ Порто-Прайя, на о-вѣ Сантъ-Яго. На другой день утромъ пришелъ туда же австрійскій корветъ «Caroline», возвращавшійся изъ практическаго плаванія въ Атлантическомъ Океанѣ. Корветъ зашелъ въ этотъ портъ для возобновленія свѣжей провизіи и запаса воды.

11 марта, въ 2 часа пополудни, корветъ оставилъ Порто-Прайя. NO пасатъ дулъ весьма слабо, штилѣлъ по временамъ и наконецъ совершенно прекратился въ широтѣ 6° N и долготѣ 15° W. Въ полосѣ экваторіальныхъ штилей погода была почти постоянно прекрасная. Корветъ имѣлъ здѣсь, или штили, при которыхъ находили по временамъ шквалы съ дождемъ, преимущественно отъ SO, или очень тихій вѣтеръ изъ SW четверти. Руководствуясь мнѣніями Бельчера и Лаперуза, приводимыми въ Sailing direction располагали курсомъ такимъ образомъ, чтобы пересѣчь экваторъ около 10° и дѣйствительно исполнили это въ 10° 30′. Южный пасатъ, начавшійся немного выше экватора, потеряли въ широтѣ 22° S и долготѣ 11° W. Въ направленіи своемъ онъ не былъ постояненъ, а измѣнялся слѣдующимъ образомъ: будучи въ началѣ отъ SSO, а въ 9° шир. отъ SO, онъ постоянно все отходилъ, такъ что въ широтѣ 16° дулъ уже O, а съ 17° перешелъ въ NO-ю четверть, подымаясь даже до N. Этотъ пасатъ никогда не стихалъ подобно сѣверному, но и не былъ свѣжѣе ровнаго брамсельнаго вѣтра. Не смотря на это, скорость судна въ бейдевиндъ часто доходила до $8^1/_2$ узловъ, а въ полный галфиндъ шли однажды по 13 узловъ, имѣя лиселя съ лѣвой. По выходѣ изъ пасата, встрѣтили ясную погоду, необыкновенно покойное море и двухъ-дневный штиль. Подувшіе вслѣдъ за тѣмъ тихіе SO вѣтра, продолжались до широты 30°, когда они перешли въ NO.

Меридіанъ Гринича корветъ пересѣкъ 21 апрѣля въ 35°. Чрезъ два дня послѣ этого получили тихій NW, который, въ 60 миляхъ отъ мыса, скрѣпчалъ до того, что принудилъ взять у

марселей всѣ рифы. Такимъ образомъ, въ первый разъ со времени выхода съ Тенерифа, на корветѣ убрали брамсели и взяли рифы. Съ этимъ вѣтромъ вошли въ Саймонсъ-бай 28 апрѣля, въ 5 часовъ пополудни, совершивъ переходъ отъ Порто-Прайя до мыса Доброй Надежды въ 48 дней.

Здѣсь застали на якорѣ клиперъ «Пластунъ», англійскій военный фрегатъ и голландскій пароходъ, а на другой день пришелъ англійскій двухъ-дечный корабль.

1 мая доставлены на корветъ съ берега два матроса, отлучившіеся съ корвета «Новикъ».

Корветъ «Воевода», вмѣстѣ съ клипером «Пластунъ», оставили Саймойнсъ-бай 25 мая 1858 г., при свѣжемъ NW. При этомъ вѣтрѣ, корветъ, подъ зарифленными марселями, имѣлъ ходу отъ 13 до 14 узловъ. На третій день вѣтеръ немного стихъ и перешелъ къ SW, отчего громадное волненіе сдѣлалось неправильнымъ и корветъ терпѣлъ жестокую качку; въ это время снесло катеръ, висѣвшій на правыхъ боканцахъ.

Командиръ корвета располагалъ перейти Индійскій Океанъ по дугѣ великаго круга, но по случаю усилившейся на клиперѣ «Пластунъ» течи, плаваніе въ большихъ широтахъ, гдѣ во все это время господствуютъ крѣпкіе вѣтры, было бы опаснымъ; почему и продолжали слѣдовать по параллели 37° 30′. Свѣжій NO съ туманомъ, застигнувшій суда у острова Амстердама, принудилъ ихъ спуститься и пройти по южную сторону острова Св. Павла. Обогнувъ послѣдній, начали склоняться къ N и пересѣкли тропикъ Козерога въ долготѣ 105°. 6 іюля встрѣтили транспортъ «Японецъ», шедшій изъ Нью-Іорка къ устью Амура. 8 іюля вошли въ Зондскій проливъ и слѣдуя далѣе, проливами Банка и Ріо, частію подъ парусами, частію же подъ парами, 14 іюля бросили якорь у Сингапура.

Корветъ «Воевода» съ клипером «Пластунъ» оставили Сингапурскій рейдъ утромъ 23 іюля. Сильные шквалы отъ SW и NW съ дождемъ и грозой провожали суда до широты 10° N, откуда получили постоянный муссонъ и хорошія погоды. 2 августа корветъ и клиперъ прибыли въ Гонг-Конгъ, гдѣ получено командиромъ корвета предписаніе идти въ заливъ де-Кастри, для соединенія съ отрядомъ.

Пополнивъ здѣсь запасы угля и провизіи, 5 августа корветъ снялся съ якоря. Выйдя восточнымъ Гонг-Конгскимъ проходомъ, корветъ вступилъ подъ паруса и началъ лавировать въ Формозскій проливъ. Между тѣмъ атмосферическія явленія, сходныя съ предостереженіями Пиддингтона и переходное состояніе, въ которомъ находился муссонъ, заставили спѣшить выходомъ изъ этихъ опасныхъ широтъ, почему развели пары. Трехъ-дневный ходъ подъ парами истребилъ столько угля, что корветъ долженъ былъ отправиться въ Шанхай, куда и прибылъ 14 августа.

Опасенія на счетъ урагана сбылись и у Чусанскаго Архипелага былъ тифонъ, а въ Вусунгѣ въ это время дулъ свѣжій вѣтеръ изъ NW четверти. По окончаніи погрузки угля и исправленія въ котлахъ, 20 августа, корветъ перешелъ съ полной водой баръ р. Вусунга и на ночь снова сталъ за нимъ на якорь. Утромъ снялись съ якоря и при брамсельномъ NW взяли курсъ на островъ Квельпартъ. На параллели этого острова вѣтеръ перешелъ къ W, а въ Корейскомъ проливѣ, онъ задулъ отъ S и продолжался до камней Менелай и Оливуца. Получивъ здѣсь штиль, развели пары и отойдя отъ камней на 20 миль прекратили пары. Дальнѣйшее плаваніе корвета сопровождалось штилями и тихими вѣтрами. Въ Татарскомъ проливѣ они дули преимущественно отъ румбовъ близкихъ къ N и къ S.

6 сентября заштилѣли въ широтѣ 50° и потому развели пары и на другой день бросили якорь въ де-Кастри.

Такимъ образомъ корветъ изъ Бреста до де-Кастри совершилъ переходъ въ 201 день, изъ коихъ въ ходу 147 дней, въ томъ числѣ подъ парами 14 дней 8 часовъ.

h) *Плаваніе клипера «Стрѣлокъ» изъ Симоды въ де-Кастри.*

По прибытіи въ Симоду, клиперъ «Стрѣлокъ» получилъ назначеніе дожидаться въ Канагавѣ бумагъ изъ Іэдо и переслать ихъ въ Россію. По окончаніи же этого порученія, перевезти изъ Симоды больныхъ фрегата «Аскольдъ» и нѣкоторыя его вещи—въ Хакодате. Кромѣ того изъ Симоды доставить въ Хакодате подарки Государю Императору и графу Путятину отъ японскаго правительства. Послѣ того—осмотрѣть западное прибрежье Япон-

скаго моря отъ широты 47° на югъ (до рѣки Суй-фунъ и удостовѣриться въ какой заливъ впадаетъ эта рѣка) и отыскать рѣку Самальгу.

Придя въ означенную широту, встрѣтили тамъ свѣжіе SW, съ пасмурностію; и какъ по времени года должно было расчитывать на скорое наступленіе сѣверныхъ вѣтровъ, то клиперъ пошелъ далѣе и достигъ Императорской гавани. Снабдивъ здѣшній постъ нѣкоторыми вещами, отправился для исполненія возложеннаго на него порученія.

Берегъ былъ обслѣдованъ отъ Императорской гавани до залива св. Ольги. На этомъ пространствѣ осмотрѣно нѣсколько рѣкъ, по которымъ вельботы поднимались отъ 2 до 10 миль. Послѣ того отправились къ заливу Викторія (Петръ Великій) и пройдя по S сторону Терминешена (Маячнаго), вошли въ заливъ Наполеона (Усурійскій), гдѣ осмотрѣли рѣку на 16 миль; потомъ пройдя черезъ проливъ Гамелена (Босфоръ Восточный), вошли въ заливъ Гверена (Амурскій), въ которомъ осмотрѣли рѣки на 54 мили. На обратномъ пути осмотрѣли портъ Мей (портъ Владивостокъ). Пройдя по сѣверную сторону Терминешена (Маячнаго), хотѣли осмотрѣть сѣвернѣе его глубокій заливъ, но сдѣлавшійся противный вѣтеръ и оказавшаяся течь въ котлахъ, не дозволили идти подъ парами, и такъ какъ было позднее осеннее время года и клиперъ имѣлъ недостатокъ въ провизіи, то и отправился въ Хакодате.

Узнавъ здѣсь отъ командира клипера «Джигитъ», что корветъ «Воевода» и транспортъ «Байкалъ» зимуютъ въ гавани Св. Ольги и что они имѣютъ излишнюю провизію, клиперъ отправился къ нимъ. Взявъ здѣсь провизію клиперъ ушелъ въ Нагасаки, гдѣ долженъ былъ содѣйствовать пострадавшему отъ урагана фрегату «Аскольдъ» и содержать сообщеніе съ Шанхаемъ, для подвоза необходимыхъ припасовъ.

Въ Нагасаки исправленіе котловъ и парусовъ задержало клиперъ 3 недѣли; послѣ чего онъ пошелъ въ Шанхай, гдѣ 24 февраля 1859 г. получилъ предписаніе Инспекторскаго департамента идти на Амуръ.

Сдавъ въ Нагасаки закупленныя для фрегата вещи и исправивъ снова котлы, 22 марта клиперъ отправился на сѣверъ, и на пути удостовѣрился, что островъ Аргонавтъ, означенный даже на

новѣйшихъ картахъ съ вопросительнымъ знакомъ, не существуетъ. Послѣ того направились къ остр. Терминешенъ, для осмотра видѣннаго тамъ залива. Придя туда нашли большой проливъ и островъ. Перейдя затѣмъ въ Тихую пристань и сдѣлавъ тамъ запасъ дровъ, пошли въ Императорскую гавань, гдѣ на рейдѣ застали еще ледъ, окончательно разошедшійся 9 мая. Потомъ пошли къ мысу Дуэ, гдѣ простояли только 5 часовъ, по причинѣ свѣжаго SW, и на другой день утромъ 13-го числа прибыли въ де-Кастри, гдѣ клиперъ поступилъ въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи.

14.

Фрегатъ „Аскольдъ“.

46 пушечный фрегатъ «Аскольдъ», подъ командою флигель-адъютанта Унковскаго, 26 сентября 1857 г., снялся съ якоря подъ парами при противномъ вѣтрѣ и, выйдя съ Кронштадтскаго рейда, шелъ въ продолженіе 21 часа отъ $6^1/_2$ до 8 узловъ. 27-го утромъ, пройдя меридіанъ Экгольмскаго маяка, получили попутный вѣтеръ. Не упуская благопріятныхъ обстоятельствъ, поставили паруса и прекратили пары. До слѣдующаго дня, при попутномъ вѣтрѣ, подъ лиселями, фрегатъ шелъ отъ 4 до 10 узловъ. 28 числа по утру, пройдя меридіанъ Дагерорта, взяли у марселей два рифа и до 6 часовъ имѣли ходу отъ 10 до 11 узловъ, съ поднятымъ на палубу винтомъ; послѣ того вѣтеръ началъ свѣжѣть и постепенно заходитъ въ SW четверть. Около 7 часовъ вечера, находясь по счисленію на параллели острова Готска-Сандэ, взяли третій рифъ у марселей. Подъ фокомъ, гротомъ, кливеромъ и бизанью, семью румбами отъ вѣтра, фрегатъ бѣжалъ по $10^1/_2$ узловъ; въ 10 часовъ вечера жестокимъ порывомъ вырвало кливеръ; въ это время взяли четвертый рифъ и поставили форъ-стеньги-стаксель.

Сила вѣтра отъ SW доходила по временамъ до степени шторма. Всю ночь фрегатъ держался въ бейдевиндъ превосходно, подъ зарифленными марселями, бизанью, форъ-триселемъ и форъ-

стеньги-стакселемъ. При этомъ самая спокойная килевая качка на большомъ волненіи, едва замѣтная въ нижнихъ палубахъ, обратила на себя общее вниманіе. На другой день, когда вѣтеръ стихъ, развели пары и закрѣпили паруса. При противномъ вѣтрѣ фрегатъ шелъ подъ парами отъ 5 до $6^1/_2$ узловъ.

29-го, въ 10 часовъ вечера, лопнуло мѣдное кольцо передняго эксцентрика, но вскорѣ было замѣнено запаснымъ; на другой день лопнула вертикальная тяга того же эксцентрика и мѣдное кольцо задняго или кормоваго эксцентрика; вещи эти были замѣнены запасными, но служили весьма недолго и фрегатъ вступилъ подъ паруса. 3 октября, за туманомъ, остановился въ Кильской бухтѣ, въ 10 миляхъ отъ города, а на другой день перешелъ къ самому городу.

Такимъ образомъ, на переходѣ отъ Кронштадта до Киля, четверо сутокъ были подъ парами и трое подъ парусами.

По доставленіи изъ Киля на фрегатъ, ночью съ 14 на 15 число октября, желѣзныхъ, съ мѣдными подшипниками, эксцентриковъ, по утру 15 октября фрегатъ снялся съ якоря и 30-го благополучно прибылъ на Брестскій рейдъ.

На переходѣ подъ парами до Бельта, чрезъ заливъ Мекленбургскій, при противномъ вѣтрѣ, остановились на ночь у входа въ проливъ. На другой день туманъ препятствовалъ слѣдовать далѣе, а 17 октября, снявшись съ якоря при мертвомъ штилѣ, въ Бельтѣ были настигнуты туманомъ, въ проходѣ между островами Фіэнъ, Зеландія и Спрого, гдѣ при двухъ узлахъ подъ парами, по неопытности лоцмана, фрегатъ слегка приткнулся къ мели, но вскорѣ стянулся безъ особенныхъ усилій. До 19-го, за туманомъ, стоялъ на якорѣ, а 19 числа, перемѣнивъ лоцмана, снялся и, пройдя подъ парами Бельтъ и весь Категатъ, 21-го остановился у мыса Скагена, чтобы высадить лоцмана. Здѣсь крѣпкій SW вѣтръ задержалъ двое сутокъ. 23-го, по утру, вѣтръ сталъ стихать и отходить къ SO; въ полдень подъ зарифленными марселями и поднятымъ винтомъ на палубу, снялся съ якоря; обогнувъ Скагенъ отдали рифы и, подъ лиселями съ лѣвой, пошли отъ 9 до $10^1/_2$ узловъ. Къ вечеру прошли Скагеракъ, а 26-го по утру подбѣжали ко входу въ Англійскій каналъ. Находясь по счисленію въ 50 миляхъ отъ Галоперскаго маяка, при

пасмурной погодѣ, подъ малыми парусами, продолжали путь по лоту; но не имѣвъ обсерваціи въ Нѣмецкомъ морѣ и не надѣясь на счисленіе, вскорѣ привели въ бейдевиндъ и держались до 28 числа. Такимъ образомъ Скагеракъ и Нѣмецкое море прошли въ продолженіе трехъ сутокъ, имѣя ходу отъ 7 до 12½ узловъ. Въ этотъ день, въ 14 миляхъ отъ Кале, взяли французскаго лоцмана и въ 3½ часа послѣ полудня прошли Зюйдъ Форландскій маякъ, а 30 октября, въ 10 миляхъ отъ Бреста, спустили винтъ, развели пары и, при противномъ вѣтрѣ, вошли на рейдъ.

Выйдя изъ Брестской бухты 18 ноября, при противномъ маловѣтріи, встрѣтили въ морѣ большое волненіе отъ W. Высадивъ лоцмана на меридіанѣ Уэссана, до слѣдующаго утра продолжали идти подъ парами, держа на W по компасу, чтобъ выбраться изъ опасной Бискайской бухты; а въ 8 часовъ утра, при тихомъ SO вѣтрѣ, поставили паруса, прекратили пары и подняли винтъ на палубу; постепенно склоняя курсъ къ S до 30 числа, фрегатъ имѣлъ ходу отъ 4 до 10 узловъ. Декабря 2-го, на параллели 46° 20′, вѣтеръ, стихая, сталъ заходить къ SW, почему, въ продолженіе 3 сутокъ, не могли уменьшить широты. Ночью 5 числа тотъ же вѣтеръ засвѣжѣлъ до степени 3 рифовъ и, чрезъ 14 часовъ, послѣ внезапнаго шквала отъ NW, заштилѣлъ. Съ 6 до 11 числа шли настоящимъ курсомъ на SW по компасу, сопровождаемые маловѣтріями отъ NW, N и NO, ясною и теплою погодою, дозволявшею ежедневно опредѣляться обсерваціями; но вмѣстѣ съ тѣмъ терпѣли отъ огромнаго неправильнаго волненія, причинившаго большую боковую качку, которая нарушила, доселѣ весьма удовлетворительное дѣйствіе опрѣснительнаго аппарата. По вскрытіи холодильниковъ, въ одномъ изъ нихъ оказалось нѣсколько распаявшихся трубокъ; это непріятное обстоятельство заставило сократить суточный расходъ воды и, для пополненія израсходованной во время починки холодильника, остановиться на нѣсколько часовъ у Тенерифа.

Между широтами 33° и 35° плаваніе сопровождалось тихими, перемѣнными, южными вѣтрами, шквалами и холодною погодою. Съ 14 на 15 число пересѣкли параллель Мадеры, пройдя по западную ея сторону; 16-го увидѣли Пальму, сѣвернѣйшій изъ

Канарскихъ острововъ, стали держать на Тенерифъ. На другой день вечеромъ, въ 80 миляхъ отъ Санта-Круца, заштилѣли, и развели пары. При 55 оборотахъ винта, шли $7^1/_2$ узловъ; но это продолжалось не болѣе $^3/_4$ часа; въ полночь лопнула тяга передняго золотника и машина остановилась. Находясь въ трехъ миляхъ отъ Тенерифскаго берега, при штилѣ и большомъ волненіи, фрегатъ могъ бы быть въ критическомъ положеніи, если бы легкій береговой порывъ не помогъ ему удалиться. 18 декабря, въ 8 часовъ утра, машина на столько была исправлена, что позволила идти среднимъ ходомъ; тогда развели пары и при сдѣлавшемся противномъ NO вѣтрѣ, медленно подвигались къ С.-Круцу, и въ 8 часовъ вечера бросили якорь на рейдѣ этого порта. Въ продолженіе ночи былъ штиль, а на другой день, при ясной погодѣ, дулъ ровный вѣтръ отъ ONO, не разводившій волненія и дозволившій, къ 10 часамъ вечера, черезъ посредство французскаго консула, исправить всѣ необходимыя для предстоящаго длиннаго перехода нужды, т. е. налиться водою и погрузить уголь; свѣжую же зелень и трехъ живыхъ быковъ доставили на фрегатъ уже на другой день къ 8 часамъ утра.

Въ Брестѣ исправили на фрегатъ двѣ помпы, а третью замѣнили новою; къ чрезмѣрно разгорячавшемуся холодильнику водоопрѣснительнаго аппарата пріобщили двѣ небольшія помпы для охлажденія въ немъ воды, что̀ оказалось вполнѣ удобнымъ и значительно улучшило дѣйствіе холодильниковъ; сверхъ того сдѣлано важное улучшеніе въ установкѣ водоопрѣснительнаго камбуза. На нашихъ судахъ водоопрѣснительные камбузы устанавливаются вообще, какъ обыкновенные, плотно на палубу; чрезъ это при малѣйшей течи, отъ постояннаго жара, прѣетъ палуба подъ камбузомъ, что̀ и оказалось на фрегатѣ; испорченныя доски перемѣнили, а камбузъ поставили на желѣзную раму, съ ножками въ 5 дюймовъ вышины; при этомъ устройствѣ постоянное теченіе воздуха предохраняетъ палубу отъ гнили и течи. Этимъ способомъ устанавливаются камбузы на военныхъ судахъ французскаго флота.

Налившись водою и пополнивъ запасъ издержаннаго угля въ плаваніи отъ Бреста (всего двѣ тысячи пудовъ), черезъ 34 часа фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія къ мысу Доброй Надежды.

20 декабря, въ 10 часовъ утра, были подъ парами при довольно свѣжемъ SO вѣтрѣ и посредственномъ волненіи, имѣя на буксирѣ трехъ-мачтовое американское судно, которое нашедшимъ отъ SO шкваломъ едва не выбросило на берегъ; судно это задержалось на якоряхъ въ разстояніи 50 саж. отъ буруновъ и находились нѣсколько часовъ въ крайне опасномъ положеніи. Въ шести миляхъ отъ берега выбуксированное судно вступило подъ паруса, за тѣмъ поставили паруса, прекративъ пары, и подняли винтъ на палубу.

Принявъ за руководство карты Мори и предерживаясь наставленіямъ опытнѣйшаго изъ нашихъ мореплавателей, знаменитаго В. М. Головнина, командиръ заблаговременно расположилъ плаваніе по западную сторону острововъ Зеленаго мыса; отъ параллели южнаго изъ нихъ полагалъ склонять курсъ къ востоку, разсчитывая потерять NO пасатъ въ 7° или 6° N широты и пробѣжать подъ парами штилевую полосу, дабы избѣжать продолжительнаго пребыванія въ поясѣ вредномъ для здоровья людей, съ SO пасатомъ вступить въ южное полушаріе между меридіанами 17° и 23° западной долготы и, дойдя до параллели перемѣнныхъ вѣтровъ, направить курсъ прямо на мысъ Доброй Надежды.

Въ 11 часовъ по полуночи, подъ лиселями съ лѣвой, легли на SW, вдоль острова, а въ 5 часовъ, пройдя южную оконечность Тенерифа въ разстояніи 5 миль, и принявъ этотъ пунктъ за отшедшій, спустились на SWtW$^1/_2$W, чтобы пройти въ виду острова Св. Антонія, западнѣйшаго изъ группы острововъ Зеленаго мыса, по которому предполагали опредѣлиться и повѣрить состояніе хронометровъ.

Ходъ фрегата подъ тѣми же парусами увеличился до 9 узловъ, и въ полночь, не убавляя парусовъ, бѣжали уже по 11$^1/_2$.

21 декабря, въ пятомъ часу утра, убрали бомъ-брамсели, брамъ-лисели и унтеръ-лисель,—послѣдній нельзя было нести, потому что выстрѣлъ часто настигался волненіемъ. Въ 8 часовъ вѣтръ сталъ стихать, въ полдень зашелъ къ S, и къ вечеру совершенно заштилѣлъ.

Пройдя въ эти сутки слишкомъ 200 миль, въ полдень обсервованное мѣсто было въ 25° N широты и 18° 18′ 52″ W дол-

готы. Штиль съ маловѣтріемъ изъ южной половины компаса продолжался 30 часовъ, мертвое неправильное волненіе причиняло большую боковую и килевую качки, фрегатъ претерпѣвалъ сильные удары въ кормовой подзоръ, вслѣдствіе чего на другой день замѣчена была небольшая течь у ватерлиніи, черезъ колодезь, въ констапельскую каюту, подмочившая нѣсколько мѣшковъ съ сухарями, всего около 80 пудовъ; остальные сухари были убраны, за тѣмъ разобраны кормовые рундуки въ констапельской и рачительно наблюдалось за течью.

22 декабря, на параллели 25°, набѣжалъ порывъ отъ NO; тогда поставили лисели съ обѣихъ и пошли по $3'/_2$ узла, при посредственной боковой качкѣ. Въ продолженіе ночи ходъ увеличился, и на другой день, въ 5 часовъ по полудни, пересѣкли сѣверный тропикъ въ долготѣ 19° 43′ W, не сомнѣваясь, что благопріятствовавшій фрегату вѣтръ былъ NO пасатъ.

Въ день Рождества Христова на фрегатѣ служили обѣдню и молебствіе; мѣсто было въ 19° 19′ N широты и 23° 38′ W-й долготы.

Съ 25 на 26-е ночью, при 12 узлахъ хода, течь изъ колодца значительно увеличилась; находясь въ то время отъ острова Св. Антонія на NO въ 150 миляхъ, командиръ измѣнилъ намѣреніе пройти по западную его сторону и поднялся на 4 румба, съ тѣмъ чтобы зайти для осмотра поврежденія на противолежащій Св. Антонію островъ С. Винцентъ, по описанію Bartholomew, капитана англійскаго флота, въ бухту, закрытую отъ всѣхъ вѣтровъ и изобильную строевымъ лѣсомъ. Держа на SSO по правому компасу, 26-го въ 11 часовъ по полуночи увидѣли въ разстояніи 4 миль (*) островъ st. Lucia, по которому опредѣлившись, направили курсъ въ проливъ между Св. Антоніемъ и С. Винцентомъ, а въ 3 часа бросили якорь въ Порто-Гранде, лежащемъ на NW берегу острова С. Винцента.

Большое волненіе лишило возможности выполнить цѣль остановки; расчитывая на экваторіальные штили и на свѣжій попут-

(*) Въ зимнее время острова Зеленаго мыса постоянно покрыты туманомъ и, не смотря на большую высоту, открываются мореплавателямъ въ самомъ близкомъ разстояніи.

ный вѣтеръ, рѣшились продолжать путь съ тѣмъ, чтобы исправить поврежденіе на гладкихъ водахъ экватора. Въ 9 часовъ, снявшись подъ парами, встрѣтили въ проливѣ огромное неправильное волненіе, на которомъ при боковой качкѣ, фрегатъ нѣсколько разъ черпалъ шкафутами, но, съ превосходнымъ дѣйствіемъ машины, шелъ до 7 узловъ. Издержавъ 200 пудовъ угля, въ $10^1/_2$ часовъ, прекратили пары, подняли винтъ и поставили марсели въ два рифа, брамсели, фокъ и гротъ. Въ Архипелагѣ острововъ Зеленаго мыса пасатъ дулъ съ крѣпкими порывами; фрегатъ бѣжалъ отъ 8 до 12 узловъ. Течь колодца увеличилась до того, что въ продолженіе ночи въ констапельской отливали воду ведрами и въ это же время конопатили расходившіеся отъ качки пазы.

27 декабря въ полдень, проходя въ разстояніи 3 миль отъ острововъ Браво, южныхъ изъ острововъ Зеленаго мыса, опредѣлили истинную долготу мѣста, которая разнствовала съ опредѣленной по хронометрамъ на $2^1/_2$ минуты градусныхъ; но принимая во вниманіе неясность горизонта въ продолженіе плаванія сѣвернымъ тропиками, погрѣшность эту справедливѣе отнести къ обсерваціямъ. Отъ этого пункта, принятаго за мѣсто отшествія, легли по правому компасу на SO 4°, а на другой день, на параллели 11°, поднялись на SO 34°, чтобы пересѣчь экваторъ между вышесказанными меридіанами. Такимъ образомъ отъ параллели 22° до параллели 6° 20′ N широты суточное плаваніе простиралось, при постоянно свѣжемъ благопріятствовавшемъ пасатномъ вѣтрѣ, отъ 200 до 235 миль; 30 декабря въ означенной широтѣ, пасатъ началъ стихать, и фрегатъ отъ 10 узловъ, послѣ полудня шелъ 4 и 5. Чувствительная теплота воздуха предвѣщала приближеніе жаркаго штилеваго пояса; въ ожиданіи явленій его, спустили винтъ и приготовились идти подъ парами, а между тѣмъ небо доселѣ ясное, начало подергиваться темными облаками, набѣгавшими противъ вѣтра.

Съ 31 декабря на 1 января, въ два часа пополуночи, съ началомъ новаго года, потеряли NO пасатъ въ широтѣ 4° 30′ N, долготѣ 19° W, закрѣпили паруса и стали разводить пары. Воздухъ становился удушливымъ, мрачность съ темнотою до такой степени были непроницаемы, что въ двухъ шагахъ на палубѣ

невозможно было различить предметовъ. Чрезъ нѣсколько минутъ штиля, набѣжалъ жестокій шквалъ отъ S съ проливнымъ дождемъ и съ ужаснѣйшею грозою, разразившеюся въ зенитѣ. Въ $3^1/_2$ часа фрегатъ шелъ подъ парами 6 узловъ, а черезъ два или три часа, не смотря на постоянно открытые краны въ холодильникахъ, паръ такъ мало охлаждался, что число оборотовъ отъ 50 уменьшилось до 30 и по временамъ машина совсѣмъ останавливалась.

Въ продолженіе 1 и 2 января стояло маловѣтріе изъ южной половины компаса. Съ 2 на 3 января, ночью, при ясномъ небѣ сдѣлался довольно ровный вѣтеръ отъ SSO, воздухъ замѣтно освѣжился, всѣ признаки предвѣщали наступленіе SO пасата. Въ 9 часовъ утра, въ широтѣ 1° N, долготѣ 17° 50 W, прекратили пары и легли въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, полагая въ эти сутки пересѣчь экваторъ въ 19° западной долготы; но въ полдень вѣтръ зашелъ къ S и стихъ, тогда снова перестали считать себя въ SO пасатѣ, хотя и были отъ него уже недалеко. Около полуночи, въ широтѣ 0° 55′ N, сдѣлался ровный брамсельный вѣтеръ отъ SSO по компасу, а по исправленному склоненіемъ и девіаціею—отъ SO, который и подвигалъ къ экватору со скоростію 6 миль въ часъ.

4 января, въ 6 часовъ 40 минутъ пополудни, благополучно заключили плаваніе въ Сѣверномъ Атлантическомъ океанѣ и вступили въ южное полушаріе въ долготѣ 19° 40′ W.

5 января обсервованное мѣсто фрегата было въ широтѣ 0° 18′ S, такъ что лежа подъ малыми парусами, правымъ галсомъ на ONO, передъ поворотомъ снова были на экваторѣ.

6 января, въ день Богоявленія, по совершеніи Божественной литургіи, было благодарственное молебствіе, по случаю благополучно оконченнаго плаванія въ сѣверномъ полушаріи.

Замѣчательно, что въ продолженіе 22 дней лавировки, отъ Бреста до Тенерифа, при тихихъ противныхъ вѣтрахъ, и 15 дней плаванія въ пасатномъ вѣтрѣ, до экватора, только три дня не имѣли обсерваціи, и на этомъ большомъ пространствѣ одинъ разъ взяли третій рифъ у марселей, но и тотъ черезъ 14 часовъ отдали.

Въ двѣнадцатый день по вступленіи въ южное полушаріе, пе-

ресѣкли тропикъ Козерога въ долготѣ 23° 20′ W и продолжали отъ самаго экватора идти съ SO пасатомъ, въ полный бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ до параллели 26°.

18 января, около полудня, по минованіи параллели 26°, встрѣтили весьма большое противное волненіе, что̀ позволяло надѣяться на скорое прекращеніе сопровождавшаго южнаго пасата и на наступленіе перемѣнныхъ вѣтровъ, съ коими могли бы быстрѣе подвигаться къ цѣли; но передъ захожденіемъ солнца набѣжалъ сильный шкваль, съ дождемъ отъ SO, и снова установился крѣпкій вѣтръ отъ того же румба, заставившій послѣ 14-дневнаго спокойнаго плаванія подъ бомъ-брамселями отъ самаго экватора, взять третій рифъ у марселей. На другой день вѣтръ началъ стихать и отходить въ NO четверть, а на параллели 28° вышли изъ южнаго пасата и, послѣ девятнадцати дней постояннаго бейдевинда, поставили лисели съ лѣвой и стали держать къ мысу Доброй Надежды.

До 23-го шли подъ лиселями съ обѣихъ, на OSO по компасу, со скоростію отъ 7 до 9 узловъ, а въ этотъ день по утру, отъ большаго волненія, убрали лисели. Фрегатъ, при боковой качкѣ, черпалъ шкафутами и при розмахахъ, когда поддавало въ пушечные порты, вода лилась черезъ разсохшіеся въ знойномъ климатѣ пазы, въ офицерскія каюты и въ жилую палубу. Особенно слабою оказалась палуба подъ бомбовыми орудіями; первыя отъ ватервейсовъ доски отходили около полудюйма, а подъ задними колесами, гдѣ нѣтъ бимсовъ или полубимсовъ, доски примѣтно гнулись.

Съ 23 на 24 января, ночью, WNW вѣтеръ внезапно измѣнился съ набѣжавшимъ отъ SW жестокимъ шквалomъ, но волненіе скоро перебилось и боковая качка сдѣлалась спокойнѣе.

Въ продолженіе четырехъ сутокъ шли съ перемѣнными вѣтрами изъ всѣхъ четвертей компаса, держа по большей части настоящимъ румбомъ, а 27 числа, въ широтѣ 31° 28′ S, долготѣ 5° 55′ W, заштилѣли. Послѣ 24-дневной постоянной работы въ машинѣ, для испытанія ея, по просьбѣ механиковъ, передъ захожденіемъ солнца развели пары и закрѣпили паруса. Въ продолженіе 15 часовъ шли безостановочно отъ 6 до 7 узловъ, при 44 и 48 оборотахъ.

28 января, по утру, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ, поставили всѣ паруса, прекратили пары и подняли винтъ. Ровный сѣверный вѣтръ постепенно отходилъ къ W. Въ продолженіе двухъ дней фрегатъ шелъ подъ всѣми парусами отъ 6 до 11 узловъ; а 30-го, по уборкѣ лиселей, съ набѣжавшимъ отъ SW шквалomъ сдѣлался довольно свѣжій южный вѣтеръ; взяли одинъ рифъ у марселей и легли въ полный бейдевиндъ на правый галсъ. До 3 февраля безпрерывно измѣнявшимся отъ S до SO вѣтромъ были нѣсколько отклонены отъ прямаго курса къ сѣверо-востоку; 3 февраля, въ 2 часа пополудни, при южномъ маловѣтріи, развели пары, и при 59 оборотахъ, фрегатъ шелъ отъ 7 до 8 узловъ; въ 5 часовъ прекратили ихъ при довольно ровномъ SW вѣтрѣ, подвинувшемъ фрегатъ къ слѣдующему полдню до широты 32°35′S, долготы 11°30′O, на разстояніе 360 миль отъ мыса Доброй Надежды.

5 февраля, вскорѣ послѣ полудня, барометръ быстро упалъ; передъ захожденіемъ солнца, при умѣренномъ попутномъ вѣтрѣ, шло весьма большое мертвое волненіе отъ NW и на горизонтѣ собирались темныя тучи. Въ полночь, при ненастной погодѣ, NW вѣтръ засвѣжѣлъ и сталъ дуть порывисто, измѣнясь на 3 и на 4 румба.

6 февраля, въ 8 часовъ утра, взяли два рифа у марселей и, считая себя въ широтѣ мыса Доброй Надежды, въ 50 миляхъ отъ берега, легли по параллели. Въ этотъ день почти въ первый разъ въ продолженіе плаванія, не имѣли обсерваціи; счислимая широта оказалась пятью милями сѣвернѣе истинной. Общее вниманіе было обращено на открытіе берега; вскорѣ послѣ полудни горизонтъ впереди нѣсколько очистился и, на сорокъ восьмой день по выходѣ изъ Тенерифа, увидѣли берегъ южной Африки прямо по направленію носа фрегата, въ разстояніи 6 миль. Тотчасъ привели въ бейдевиндъ. Обогнувъ въ разстояніи $4^1/_2$ миль мысъ Доброй Надежды, въ 6 часовъ пополудни, подъ зарифленными марселями, остались на ночь на правомъ галсѣ, у входа въ заливъ Фалсъ-бай, а на другой день, подъ парами, вошли въ заливъ, и въ часъ пополудни бросили якорь на внутреннемъ рейдѣ Саймонсъ-бая.

По открытому положенію Столовой бухты и по безпокойной

якорной стоянкѣ во всякое время года, флигель-адъютантъ Унковскій не рѣшился останавливаться на этомъ рейдѣ, чтобы въ закрытой Саймонской бухтѣ тщательно осмотрѣться, поправить и перемѣнить совершенно ослабѣвшій такелажъ, сдѣлать нѣкоторыя исправленія по корпусу судна, изъ коихъ главное—конопаченіе. Послѣ быстраго перехода изъ холоднаго климата въ знойный тропическій, новый фрегатъ не вполнѣ еще высохшій, — до того разсохся, что было необходимо капитально выконопатить всѣ палубы и надводную часть снаружи.

25 марта фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Гон-Конгъ съ тѣмъ, что если не застанетъ графа Путятина въ этомъ портѣ, то не теряя времени, согласно оставленнаго имъ предписанія, отправится далѣе.

Имѣя въ виду прибыть въ Зондскій проливъ съ полнымъ осьмидневнымъ запасомъ топлива, чтобы миновать подъ парами опасныя мели и подводные камни Малайскаго архипелага, сверхъ означеннаго количества взяли до 30 тонновъ угля, въ мѣшкахъ на палубу, для выхода изъ бухты.

Снявшись съ якоря подъ парами при маловѣтріи отъ SW, въ Фалсъ-бай встрѣтили противный вѣтръ со шквалами и дождемъ; въ 7 часовъ миновали створную линію мысовъ Доброй Надежды и Фальшиваго и легли къ югу, чтобы сколь возможно скорѣе забраться въ бо̀льшія широты, гдѣ господствуютъ благопріятствовавшіе плаванію западные вѣтры. По миновании мысовъ, встрѣтили весьма большое неправильное волненіе и толчею, которыми отличается Игольная банка. Въ продолженіе ночи шли въ крутой бейдевиндъ подъ парами, имѣя всѣ трисели и стаксели, отъ 3 до 7 узловъ, а на другой день, за свѣжестію вѣтра, ходъ уменьшился до 2 узловъ; тогда поставили марсели въ три рифа и легли нѣсколько полнѣе, правымъ же галсомъ. Пройдя въ разстояніи 15 миль траверзъ мыса Агуласъ, въ 5 часовъ по полуночи, прекратили пары и взяли четвертый рифъ у марселей. Держа на SSO по компасу, на третьи сутки миновали Игольную банку, что̀ было замѣтно по измѣнившемуся волненію. 18 марта, въ широтѣ 38°, стали склонять курсъ къ востоку, а 24-го, достигнувъ широты 41°, легли по параллели.

Въ продолженіе Страстной недѣли офицеры и нижніе чины го-

вѣли и причащались Св. Таинъ: первая половина въ среду, а вторая въ субботу. На меридіанѣ 34° восточной долготы, съ 22 на 23-е, въ полночь, у заутрени встрѣтили Свѣтлый праздникъ съ торжествомъ, установленнымъ нашею Церковію; при этомъ погода особенно благопріятствовала: волненіе было непримѣтное, и фрегатъ, подъ всѣми лиселями, шелъ отъ 8 до 9 узловъ.

До пересѣченія меридіана острова Св. Павла, располагали идти по параллели, а отъ этого пункта склонять курсъ къ NO, придерживаясь плаванію по дугѣ великаго круга; но на другой день 26-го числа, при ненастной погодѣ, NW вѣтръ стихъ и зашелъ къ NO, что̀, вмѣстѣ съ послѣдующими обстоятельствами, отклонило отъ предназначеннаго пути до широты 42°. На весьма большомъ волненіи, при килевой качкѣ, фрегатъ претерпѣвалъ столь сильные удары въ кормовой подзоръ, что въ галлереѣ, казалось, трещали контръ-тимберсы; это обстоятельство заставило развести пары, закрѣпить прямые паруса и лечь въ крутой бейдевиндъ, подъ триселями и стакселями,—тогда удары въ корму были менѣе чувствительны. Въ 10 часовъ вечера набѣжалъ внезапно, жесточайшій шквалъ съ подвѣтра и превратился въ такой штормъ отъ SW, какого нечасто приходилось выдерживать кругосвѣтнымъ мореплавателямъ; подобные штормы остаются памятными надолго и случаются въ нѣсколько лѣтъ одинъ разъ. Подъ зарифленными триселями и подъ парами, фрегатъ въ бейдевиндъ бѣжалъ $8^1/_2$ узловъ, при 4° постояннаго крена, не смотря на отличную его остойчивость. Сила вѣтра была такъ жестока, что до полуночи не было замѣтно качки, море превратилось въ бѣлую кипучую массу, и дождь лилъ горизонтально. До разсвѣта 27 марта бѣжали по курсу, держа довольно полно; а когда боковое волненіе, поддавая черезъ верхнюю палубу, угрожало ударами смыть ростры съ гребными судами, и фрегатъ клало до подвѣтренныхъ сѣтокъ, тогда рѣшились привести въ крутой бейдевиндъ и держаться съ парами, подъ зарифленными гротъ и форъ-триселями и подъ фокъ-стакселемъ. Въ этомъ положеніи машина дѣлала до 30 оборотовъ; на необычайномъ волненіи, при $2^1/_2$ и 3 узлахъ, фрегатъ держался такъ превосходно, какъ только можно ожидать отъ лучшаго изъ судовъ; кренило его отъ 10° до 12°. Въ полдень барометръ упалъ до 29.50 д. и на этой высотѣ остановился.

Жестокость вѣтра, казалось, достигла крайняго предѣла; при закрѣпленныхъ парусахъ, стеньги гнулись болѣе, чѣмъ это случается, когда въ крайности несутъ рисковые паруса. Вскорѣ послѣ полудни, барометръ сталъ подниматься, а въ 5 часовъ вѣтръ на столько стихъ, что поставили зарифленные форъ и гротъ-марсели и прекратили пары. 28-го, съ разсвѣтомъ, отдали всѣ рифы, поставили фокъ, гротъ и брамсели, и легли настоящимъ курсомъ. Въ полдень обсервованное мѣсто фрегата было въ широтѣ 42°7′S, долготѣ 57°O отъ Гринича. Увеличивъ такимъ образомъ широту, отъ этого пункта стали склонять курсъ въ NO четверть, придерживаясь плаванію по дугѣ великаго круга.

До 1 апрѣля, сопутствуемые перемѣнными тихими вѣтрами изъ западной половины компаса, имѣли прекрасную погоду, а 1-го, при быстромъ пониженіи барометра, SW вѣтръ сталъ дуть порывисто съ дождемъ. Въ 6 часовъ вечера взяли три рифа у марселей и спустили брамъ-реи на палубу; порывы, усиливаясь, разводили большое волненіе; въ полночь закрѣпили крюйсель; фрегатъ бѣжалъ 13 узловъ. На другой день, продолжая дуть шквалами, вѣтеръ превратился въ штормъ и развелъ огромное волненіе; фрегатъ шелъ отъ 8 до 13 узловъ; взяли четвертый рифъ у марселей. 3 апрѣля барометръ, упавъ до 29.30 д., вскорѣ началъ подниматься. 4 числа отдали два рифа у марселей и поставили крюйсель, а къ вечеру отдали всѣ рифы и поставили лисели.

Не смотря на отличныя мореходныя качества фрегата, выказанныя имъ въ означенныхъ штормахъ, отъ послѣдняго изъ нихъ онъ пострадалъ значительно.

Попутный штормъ подвинулъ въ продолженіе трехъ сутокъ почти на 800 миль. 8 апрѣля въ широтѣ 33°, потерявъ западный вѣтръ, заштилѣли и полагали себя въ переходномъ поясѣ къ SO пасату. Маловѣтріями изъ восточной половины компаса, при безпрерывныхъ шквалахъ, добрались 12 числа до широты $27^1/_2{}^\circ$, гдѣ и получили настоящій рифъ-марсельный SO пасатъ. Ночью съ 17 на 18-е прошли, въ разстояніи трехъ миль, островъ Рождества, и на другой день бросили якорь въ Зондскомъ проливѣ, въ закрытой отъ всѣхъ вѣтровъ бухтѣ Мю (Mew), съ цѣлью опредѣлить девіацію, осмотрѣть рулевую диру и вырубить

необходимое число кницъ, на случай, если бы исправленіе не могло быть отсрочено.

Бурный переходъ до Зондскаго пролива, начатый около равноденствія, совершенъ въ 35 дней, въ которые прошли 268 миль подъ парами, 5480 подъ парусами, а всего 5748 миль. Среднее суточное плаваніе простиралось до 163, наибольшее было 286, а наименьшее 49 миль.

По утру 25 апрѣля, при береговомъ маловѣтріи, вышли изъ бухты Мю и, послѣ осьми часовой безуспѣшной лавировки, противъ сильнаго теченія въ Принцевомъ проливѣ, въ разстояніи шести миль отъ якорнаго мѣста, развели пары. На другой день по выходѣ изъ Зондскаго пролива, легли на западнѣйшій островъ изъ группы подъ названіемъ Тысяча острововъ, который прошли вечеромъ въ полумилѣ, а въ полночь на просторѣ прекратили пары и поставили паруса. На ночь съ 28 на 29-е бросили якорь на глубинѣ 8 сажень, въ 7 миляхъ отъ канала Маклефильдскаго. 29-го, поименованнымъ каналомъ, благополучно прошли Гаспарскій проливъ и легли по меридіану, съ тѣмъ, чтобы подъ парами пройти черезъ группы острововъ Тамбеланъ и Натуны, лежащія на протяженіи $5^1/_2{}^\circ$ широты или 330 миль.

1 мая перешли экваторъ въ долготѣ 107° 10′ отъ Гринвича. Послѣ полдня, находясь въ группѣ Тамбеланъ, замѣтили, что опись этихъ острововъ несовсѣмъ правильна и даже нѣкоторыхъ не могли досчитаться, что заставило избрать путь въ Китайское море, около 30 миль длиннѣе, но болѣе изслѣдованный, между полуостровомъ Малакскимъ и группою Анамба, которую миновавъ 3 числа, вошли въ предѣлы Китайскаго моря и прекратили пары въ широтѣ 4° N.

По прекращеніи паровъ, штилѣвали почти въ продолженіе четырехъ сутокъ, и въ это время были часто настигаемы довольно продолжительными шквалами изъ Сіамскаго залива, которые подвинули къ 8-му числу на параллель $7^1/_2{}^0$, гдѣ по полученіи SW муссона, плаваніе, сравнительно, продолжалось столь успѣшно, что оставшіеся 1200 миль до Гон-Конга прошли въ продолженіе одной недѣли, и 16 мая бросили якорь на рейдѣ этого порта.

Согласно полученнаго въ Гон-Конгѣ предписанія отъ графа

Путятина, по принятіи полнаго запаса угля и провизіи, 27 мая фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія въ заливъ Печели, къ устью рѣки Пейхо, куда и прибылъ 17 іюня благополучно.

Не смотря на время попутныхъ SW муссоновъ, плаваніе въ Формозскомъ каналѣ замедлилось продолжительными крѣпкими сѣверо-восточными вѣтрами, съ коими не безъ труда вылавировали каналъ въ продолженіе восьми дней и получили тихій SW. 11 іюня, войдя въ Желтое море, заштилѣли и, вслѣдствіе сильныхъ ударовъ отъ волненія въ кормовой подзоръ, принуждены были развести пары, которые по полученіи попутнаго вѣтра, черезъ 14 часовъ, прекратили. 15 іюня, обогнувъ мысъ Шантунгъ, вошли въ заливъ Печели, а 17-го бросили якорь близъ устья Пейхо.

30 іюня, подъ флагомъ Чрезвычайнаго Посланника, отправились подъ парами изъ Печели въ Нагасаки, куда прибывъ 7 іюля нагрузились углемъ, 10-го пошли въ Симоду, а 14-го бросили якорь въ этомъ послѣднемъ портѣ. 17-го изъ Симоды перешли въ Канагаву, въ разстояніи 15 миль отъ Іеддо.

Послѣ трехъ-недѣльной стоянки въ Канагавѣ, по возвращеніи графа Путятина изъ Іеддо, его сіятельство, по спускѣ на фрегатѣ флага чрезвычайнаго посланника, отправился на клиперѣ «Стрѣлокъ» въ Шанхай, а фрегату оставилъ предписаніе ожидать въ Канагавѣ окончанія переговоровъ англійскаго посла въ Іеддо.

12 іюля, съ захожденіемъ солнца, клиперъ «Стрѣлокъ» возвратился въ Канагаву, по случаю поврежденія машины, и графъ снова пересѣлъ на фрегатъ.

13 іюля, въ 5 часу утра, при сѣверномъ вѣтрѣ, подъ парусами, снялись съ якоря для слѣдованія въ Шанхай, съ двухъдневнымъ запасомъ угля. По выходѣ изъ залива, вступили подъ пары, которые прекратили на другой день, въ 8 часовъ утра, по миновапіи полосы измѣнявшагося и по временамъ совсѣмъ стихавшаго вѣтра. Съ 16 на 17-е ночью, проходя Вандименовымъ проливомъ, обогнули мысъ Чичагова (южную оконечность острова Кіузіо). При NO вѣтрѣ, имѣя въ два рифа марсели, фокъ и гротъ, фрегатъ бѣжалъ по $12^1/_2$ узловъ; до Шанхая оставалось 480 миль. Съ 17 на 18-е число суточное плаваніе

простиралось до 290 миль; въ этотъ день ходъ фрегата, съ марселями во всю стеньгу, фокомъ, гротомъ и брамселями, увеличился до 14 узловъ. Въ 5 часу вечера, въ разстояніи 58 миль отъ Шанхая, по приказанію графа, взяли четвертый рифъ у форъ-марселя, третій у гротъ-марселя, спустили брамъ-реи, закрѣпили крюйсель и, при ненастной погодѣ, привели въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ съ тѣмъ, чтобы на другой день по утру войти въ Шанхай.

Въ 8 часовъ вечера вѣтръ отъ NNO сталъ дуть крѣпкими порывами, вслѣдствіе чего вызвали всѣхъ на верхъ брать четвертый рифъ у гротъ-марселя и крѣпить форъ-марсель, но внезапно скрѣпчавшій вѣтръ лишилъ возможности исполнить это безъ риска потерять людей. При отданномъ гротъ-марса-фалѣ вытянули и завернули гитовы, чтобы рей не отдѣлялся отъ мачтоваго эзельгофта. Въ $9^1/_2$ часовъ вѣтеръ внезапно измѣнился на шесть румбовъ къ W, превратился въ жесточайшій штормъ и развелъ огромное неправильное волненіе.

Нельзя сомнѣваться, что въ эту ночь фрегатъ былъ застигнутъ однимъ изъ тѣхъ жесточайшихъ ураганов, которые въ это время года, свирѣпствуя у береговъ Китая, дѣлаютъ плаваніе для судовъ весьма опаснымъ и нерѣдко гибельнымъ. 19 іюля вѣтръ продолжался съ тою же ужасною силой; въ 7 часовъ вечера лопнулъ штуртросъ; розмахи руля весьма скоро были остановлены устроеннымъ на головѣ его стопоромъ, а потомъ правили посредствомъ запаснаго румпеля; къ 8 часамъ основали новый штуртросъ. Въ 8 часовъ вечера порывы вѣтра замѣтно смягчились, а послѣ полуночи вѣтръ сталъ стихать и барометръ подниматься. Наибольшее пониженіе барометра во время урагана доходило до 29 д.

На другой день приступили къ очисткѣ сломаннаго рангоута и перепутаннаго такелажа, котораго часть съ обломками была забортомъ (*).

Въ 4 часа пополудни, по приказанію графа, стали разводить пары, а въ 6 часовъ, полагая себя по счисленію въ 100 миляхъ

(*) О всѣхъ поврежденіяхъ фрегата подробно сказано въ описаніи этого урагана.

къ О отъ Шанхая, подъ парами и триселями, пошли на W, въ надеждѣ добраться до Ян-це-кіанга, имѣя на фрегатѣ угля на 24 часа. Отъ повреждения, вслѣдствіе чрезмѣрнаго движенія бимсовъ, паровыпускныхъ кувшиновъ на котлахъ, утрачавалось до 5 фунтовъ пару, и машина въ продолженіе ночи подвигала фрегатъ, противъ марсельнаго вѣтра, только на три узла въ часъ.

Съ 20-го на 21-е, ночью, по наблюденіямъ полярной звѣзды обсервованная широта оказалась 80 милями южнѣе счислимой и разстояніе отъ Шанхая увеличилось до 180 миль. При недостаткѣ топлива не было возможности подъ парами достигнуть Шанхая. Въ 8 часовъ утра графъ приказалъ прекратить пары и остались подъ триселями и подъ фальшивымъ вооруженіемъ. До 22 іюля фрегатъ снесло еще на 40 миль къ S. Въ часъ пополудни, по приказанію графа, бросили якорь на глубинѣ 26 саженъ съ тѣмъ, чтобы дождаться южнаго вѣтра и, съ помощію оставшагося на 14 часовъ угля, добраться до Шанхая. На другой день снялись съ якоря при южномъ вѣтрѣ, и съ тихими перемѣнными вѣтрами, 28 іюля, прибыли къ устью Ян-це-кіанга, а 29-го числа перешли баръ и бросили якорь близъ Вузунга.

Для избѣжанія излишнихъ расходовъ при покупкѣ деревъ и наймѣ мастеровыхъ въ Шанхаѣ, графъ предписалъ запастись въ Шанхаѣ достаточнымъ количествомъ угля и тою провизіею, которую нельзя пріобрѣсть въ Японіи, съ фальшивымъ вооруженіемъ, подъ парами, слѣдовать въ Нагасаки, и тамъ, при содѣйствіи мѣстнаго начальства, привести фрегатъ въ прежній исправный видъ и отправиться на зимніе мѣсяцы въ Манилу, гдѣ снабдить фрегатъ провизіею по болѣе умѣреннымъ цѣнамъ, чѣмъ въ китайскихъ портахъ.

По пополненіи въ Шанхаѣ запаса провизіи и по принятіи на 4 дня угля, фрегатъ «Аскольдъ», по приказанію графа Путятина, 7 сентября по утру, снялся съ якоря для слѣдованія въ Нагасаки, гдѣ, по предположенію его, долженъ былъ исправить поврежденія. какъ по корпусу, такъ и по вооруженію. Пройдя баръ Ян-це-кіанга, за противнымъ вѣтромъ, остановились у острова Рафль.

На другой день по утру, пользуясь ясной погодой и попутнымъ южнымъ вѣтромъ, подъ фальшивымъ вооруженіемъ, снялись

съ якоря. До захожденія солнца подвигались довольно успѣшно впередъ по курсу, а въ 8 часовъ вечера, при стихнувшемъ вѣтрѣ, развели пары, въ надеждѣ добраться до Нагасаки въ продолженіе трехъ сутокъ. При самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, ночью фрегатъ шелъ подъ парами отъ 7½ до 8-ми узловъ. На другой день, въ 5 часовъ утра, послѣ непродолжительнаго штиля, внезапно сдѣлался противный крѣпкій вѣтръ отъ ONO и фрегатъ подавался впередъ не болѣе одного узла. На большомъ волненіи фальшивое вооруженіе для лавировки не представляло никакой выгоды; къ тому же, опасаясь растратить небольшой запасъ угля, сдѣланный въ Шанхаѣ по весьма дорогой цѣнѣ, и подвергать фрегатъ новымъ испытаніямъ, которыя на волненіи, безъ настоящаго рангоута и безъ парусовъ, были бы для него несравненно чувствительнѣе, рѣшили спуститься обратно къ Рафлю, куда и прибыли въ тотъ же день, въ 9 часовъ вечера.

Неудачная попытка съ помощію паровъ достигнуть Нагасаки, при господствующихъ въ это время года крѣпкихъ восточныхъ вѣтрахъ, показала необходимость немедленно приступить къ исправленію сломаннаго рангоута и къ настоящему вооруженію. Все это могло бы быть исполнено удобнѣе въ Шанхаѣ, чѣмъ у необитаемаго и безлѣснаго острова Рафль, въ открытомъ морѣ; но расчитывая на недобросовѣстность шанхайскихъ купцовъ (переселенцевъ изъ Европы), на трату угля на разстояніи 100 миль, на лоцманскія издержки для проводки фрегата и на непредвидѣнные расходы, которые обыкновенно порождаются въ мѣстахъ, обильныхъ средствами, флигель-адъютантъ Унковскій предвидѣлъ, что вторичная въ Шанхаѣ остановка обошлась бы не менѣе 5,000 талеровъ, и потому рѣшился избрать мѣсто, необладающее никакими средствами.

Для исправленія всего сломаннаго во время урагана рангоута и для настоящаго вооруженія фрегата, за 600 талеровъ пріобрѣли въ Шанхаѣ одно только дерево на форъ-стеньгу, которое по обдѣлкѣ оказалось во всѣхъ отношеніяхъ превосходнымъ; за тѣмъ матеріалы на исправленіе сломанныхъ нижнихъ реевъ, форъ-марса и многихъ желѣзныхъ вещей въ вооруженіе входящихъ, предстояло выкраивать изъ оставшихся обломковъ, фрегатскими средствами. Пострадавшія отъ жестокой качи гребныя суда, въ

ростракъ, оказались неблагонадежными для перевоза людей на островъ и для отбуксированія большихъ рангоутныхъ деревъ къ исправленію, да и спускъ ихъ на воду, безъ нижнихъ реевъ, былъ бы весьма затруднителенъ. Необходимость заставила все это исполнить на фрегатѣ.

11 сентября спустили снайтовленныя съ лисель-спиртами нижнія реи на сѣтки, положили сломанный пополамъ форъ-марсъ на шканцы, позади гротъ-мачты, гдѣ для простора сняли верхній шпиль, и приступили къ исправленію.

По лѣвую сторону форъ-марса правили форъ-стеньгу изъ купленнаго дерева, а по правую—марсовыя краспицы изъ сломанныхъ стенегъ; на ютѣ дѣлали вновь стеньговые лонго-салинги съ краспицами, мартынъ-гикъ и гафели для утлегарь-бакштаговъ, а на бакѣ тимберовали фока-рей, который въ переломѣ, равно какъ и задняя марсовая краспица, оказались гнилыми въ такой степени, что изъ перелома фока-реи, руками выбирали гнилую труху, что̀ обнаружило полную небрежность Кронштадтской мачтовой мастерской, наровнѣ съ недобросовѣстностію строителей фрегата. Изъ этого оказалось ясно, что наборъ составныхъ частей рангоута, какъ напримѣръ: нижнихъ реевъ и мачтъ дѣлается въ Кронштадтѣ изъ деревъ заболонистыхъ—негодныхъ.

Судя по лѣсу, употребленному въ составъ нижнихъ реевъ, нельзя было быть увѣреннымъ въ невредимости фокъ и гротъ-мачтъ, которыя, при ослабѣвшихъ бугеляхъ, погнулись на правую сторону послѣ урагана, выдержаннаго фрегатомъ на лѣвомъ галсѣ.

Производя всѣ означенныя работы, нельзя было не подивиться, какъ много изъ команды фрегата явилось мастеровыхъ такихъ, которые прежде казалось едва умѣли владѣть топоромъ, а впослѣдствіи управлялись пилою и другими плотничными инструментами съ искусствомъ настоящихъ плотниковъ. Въ это же время, на верхней палубѣ, отакелаживали запасныя марса-реи, тянули гротъ-ванты и ватеръ-штаги, а въ батарейной—починивали паруса, обдѣлывали новый такелажъ и исправляли оборванный.

15 сентября такелажныя работы, форъ-стеньга, весь мелкій рангоутъ и плотничныя работы по тимберовкѣ фока-рея и форъ-марса были кончены, дѣло стало за оковкою. Нагрѣваніе большихъ бугелей было весьма затруднительно на фрегатѣ; еще труд-

нѣе было выковывать въ походной фрегатской кузницѣ, по малому объему горна, крупныя желѣзныя вещи, напримѣръ: бомъ-утлегарный эзельгофтъ, крѣпленіе для марса и т. п. 16-го числа, по мѣрѣ готовности желѣзныхъ вещей, приступили къ оковкѣ марса и наколачиванію горячихъ бугелей; послѣдняя работа по тѣснотѣ встрѣчала много препятствій, однако всѣ они были преодолѣны.

Двухъ-недѣльное пребываніе въ Шанхаѣ и остановка у Рафля стоили фрегату большихъ жертвъ. Въ Ян це-кіангѣ на фрегатѣ появилась холера, за этой эпидеміей послѣдовалъ кровавый поносъ, страшно поражавшій людей, только что оправившихся отъ прежнихъ болѣзней, сопряженныхъ съ климатическими условіями. Въ продолженіе трехъ недѣль число больныхъ отъ семи возросло до тридцати пяти; и въ это короткое время имѣли несчастіе потерять одного отъ холеры и шестерыхъ отъ поноса.

Не дождавшись исхода крѣпкихъ равноденственныхъ вѣтровъ, поторопились оставить злополучную стоянку, дабы перемѣною воздуха остановить потокъ эпидеміи. 28-го числа снялись съ якоря и, при противномъ вѣтрѣ, въ продолженіе шести дней, благополучно достигли Нагасаки. Оставшіеся 26 диссентерическихъ больныхъ на другой день были помѣщены въ лазаретѣ, временно устроенномъ въ городѣ; съ ними же переѣхалъ и фрегатскій медикъ. Поручивъ ему исключительно надзоръ за трудными, отосланными на берегъ, при появленіи признаковъ эпидеміи пригласили для пользованія на фрегатѣ, старшаго голландскаго врача г. Помпъ, знающаго свое дѣло и испытавшаго много бѣдствій на морѣ.

Неотлагательное изолированіе больныхъ впослѣдствіи послужило благотворнымъ средствомъ къ истребленію смертоносной эпидеміи. Въ продолженіе первыхъ трехъ недѣль потеряли изъ 26 больныхъ, еще двухъ отъ водяной въ груди и шесть—отъ кроваваго поноса. На фрегатѣ продолжались слабые припадки холеры, но безъ дурныхъ послѣдствій; только двое занемогли кровавымъ поносомъ и изцѣлены голландскимъ медикомъ.

На переходѣ отъ Рафля до Нагасаки поврежденіе гротъ-мачты и топа въ особенности, препятствовало нести паруса по силѣ вѣтра. Брамъ-стеньги съ брамъ-реями были спущены въ ростры и, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ, съ трудомъ могли нести марсели въ

два рифа. Это испытаніе показало необходимость, для безопасности дальнѣйшихъ плаваній, вынуть и исправить мачту.

Предполагая связать бимсы съ наборомъ деревянными кницами, а ватервейсы съ палубами сквозными горизонтальными болтами, 13 октября заключили условіе съ Японцами, по которому они обязались въ теченіе одного мѣсяца доставить по частямъ лѣсъ и желѣзо за 3240 мексиканскихъ талеровъ.

Великолѣпный храмъ, съ обширными дворами на полугорѣ и на лучшемъ мѣстѣ береговъ Нагасакской бухты, былъ предоставленъ въ распоряженіе командира фрегата. На одномъ изъ дворовъ Японцы взялись выстроить, въ продолженіе 12 дней, двѣ казармы для нижнихъ чиновъ, на другомъ — кухню, за 250 талеровъ, а самый храмъ назначенъ по найму, за 20 талеровъ въ мѣсяцъ, для помѣщенія офицеровъ на собственный счетъ. На мѣстѣ, избранномъ для склада провизіи и запасовъ, занимавшемъ у самой воды ровную площадку, въ 140 квадр. футовъ, Японцы обязались выстроить складочный магазинъ и крышу для мастеровыхъ за 200 талеровъ, включая тутъ и цѣнность земли, принадлежащей частному владѣльцу. По этому расчету экстренный расходъ на исправленіе фрегата не превышалъ 3690 талеровъ или 4807 руб. 70 коп. сереб.

Горячее участіе и дружеское содѣйствіе, оказываемое Японцами, внушили полное къ нимъ довѣріе. Ошвартовившись вплоть къ берегу на 4 якоряхъ, разружились и, въ ожиданіи заказанныхъ матеріаловъ приступили къ разборкѣ колодца, а по выгрузкѣ орудій, стали вскрывать въ гонъ-декѣ пояса ближайшіе къ ватервейсамъ и въ жилой палубѣ; разбирать угольные ящики, за которыми назначено крѣпить бимсы деревянными кницами, а между тѣмъ выгружали систерны, провизію и всѣ запасы; перевезли на берегъ подъ крышу, машинную мастерскую и походную кузницу; впослѣдствіи же, для ускоренія работъ, сложили изъ кирпичей, своими средствами, другой горнъ. 26 октября перебрались на берегъ офицеры и команда, а между тѣмъ Японцы начали подвозить кницы, доски, желѣзо и т. п.

Благодатный нагасакскій климатъ, въ продолженіе одного мѣсяца, послужилъ благотворнымъ средствомъ къ прекращенію пагубной болѣзни. Устроенная русская паровая баня, при отлич-

ныхъ климатическихъ условіяхъ, послужила благодѣтельнымъ средствомъ къ возстановленію силъ, утраченныхъ людьми въ трудномъ плаваніи въ продолженіе лѣта.

Съ полученіемъ отъ Японцевъ части требуемыхъ матеріаловъ, 26 октября приступили къ крѣпленію въ гонъ-декѣ нижнихъ бимсовъ, къ перестройкѣ колодца и къ тимберовкѣ грота-рея.

Къ 25 декабря нижніе бимсы были связаны съ наборомъ 46 деревянными кницами; вскрытые для сего 14 палубныхъ поясовъ были настланы новыми досками, при этомъ три крайнихъ пояса связаны съ ватервейсомъ сквозными горизонтальными болтами, чрезъ каждые пять футовъ, по длинѣ судна; въ жилой палубѣ разобранные угольные ящики собраны и вновь переклепаны. Въ колодцѣ перемѣнены десять капитальныхъ стоекъ и обшивка. Задній ахтерштевень скрѣпленъ съ контръ-тимберсами четырьмя кницами. На берегу исправленъ грота-рей, перемѣною праваго нока, а вмѣсто фока-рея, оказавшагося совершенно негоднымъ, приступлено къ работѣ новаго изъ двухъ деревъ; по этому на нѣкоторое время было отсрочено вынутіе гротъ-мачты.

Воизбѣжаніе потери времени, 2 января, не дождавшись окончанія новаго фока-рея, приступили къ изготовленію стрѣлъ изъ двухъ стенегъ, посредствомъ коихъ—въ тихую погоду 16-го числа, по изготовленіи всего необходимаго для этой важной и еще незнакомой работы,—въ продолженіе $4^1/_2$ часовъ, съ крайнею осмотрительностію, вынули мачту.

Вмѣсто потерянной во время урагана гички, выстроена новая, по тому же чертежу, при тщательномъ наблюденіи мичмана Сутковаго.

Въ концѣ марта, по установкѣ гротъ-мачты, приступили къ вооруженію фрегата и къ оконопаченію наружнаго его борта. Къ 1 апрѣля, когда нижній такелажъ былъ наложенъ, окончательно укладывался интрюмъ. По ходу работъ командиръ фрегата расчитывалъ въ исходѣ апрѣля оставить Нагасаки и, по принятіи въ Шанхаѣ заготовленныхъ провизіи и запасовъ, идти въ Россію. Но конопатная работа открыла новыя поврежденія, едва ли не важнѣе тѣхъ, которыя удалось уже исправить: наружная обшивка носовой части судна, какъ въ надводной, такъ и въ подводной частяхъ оказалась сгнившею. Въ тотъ же день остано-

вили погрузку и вооруженіе; самыя усиленныя средства были употреблены, чтобы достигнуть возможности исправленія фрегата на водѣ, а между тѣмъ концы обшивочныхъ досокъ у княвдигеда не вырубались, а вычищались и сыпались какъ труха: съ лѣвой стороны, въ десяти поясахъ сряду, гниль остановилась на 19 футахъ углубленія форштевня, а съ правой на 16 футахъ, въ одиннадцати поясахъ. Дѣятельныя мѣры, принятыя Японцами, ускорили доставку потребовавшихся для исправленія матеріаловъ, такъ что эту работу успѣли окончить къ 8-му мая; остались только мелочныя подѣлки и прибавка 40 новыхъ пиллерсовъ во всѣхъ палубахъ. Разсчитавъ, что съ заходомъ фрегата въ Шанхай, кромѣ потери времени и затрудненій, встрѣчаемыхъ въ рѣкѣ, сопряжены значительныя издержки на трату угля и лоцмановъ, флигель-адъютантъ Унковскій рѣшился перевезти провизію въ Нагасаки на купеческомъ суднѣ и отправилъ въ Шанхай старшаго офицера лейтенанта Зеленаго, съ порученіемъ освидѣтельствовать все заготовленное тамъ для фрегата мичманомъ Литке и доставить въ Нагасаки. 4 мая лейтенантъ Зеленой и мичманъ Литке прибыли изъ Шанхая на купеческомъ суднѣ и доставили для фрегата на 6 мѣсяцевъ провизіи, шхиперскіе запасы и лѣсъ для запаснаго рангоута. При новыхъ работахъ, исправленія фрегата дошли до 6558 талеровъ.

Оставивъ 25 іюня Нагасаки, фрегатъ предпринялъ обратное плаваніе въ Россію, чрезъ Сандвичевы острова, гдѣ надѣялся запастись провизіей, некупленной въ Шанхаѣ, и по пути зашелъ въ Хакодате, чтобы принять японскія вещи, хранившіяся у нашего консула, для доставленія въ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ; но здѣсь (въ Хакодате) получилъ предписаніе отъ генералъ-адъютанта графа Муравьева-Амурскаго: «ожидать его въ этомъ портѣ, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи присоединиться къ эскадрѣ, отправляющейся подъ его флагомъ въ Іеддо».

22 іюля графъ прибылъ въ Хакодате, а 25-го, поднявъ на фрегатѣ флагъ главнокомандующаго, приказалъ идти въ Канагаву, гдѣ былъ назначенъ сборный пунктъ судамъ соединенной эскадры.

Чрезъ десять дней «Аскольдъ» благополучно достигъ Канагавы, выдержавъ на пути ураганъ, въ продолженіе 23 часовъ,

безъ всякой потери, за исключеніемъ вырваннаго, жестокимъ порывомъ вѣтра, зарифленнаго гротъ-марселя.

На другой день по приходѣ въ Канагаву, фрегатъ, съ корветами «Рында», «Гридень», «Воевода», «Новикъ» и пароходомъ «Америка», перешелъ въ Іеддо. Послѣ двухъ-недѣльной стоянки на этомъ рейдѣ, графъ Амурскій, на пароходѣ «Америка», въ сопровожденіи всѣхъ корветовъ и клипера «Пластунъ», отправился въ Хакодате, оставивъ фрегатъ стоять въ Іеддо до 15 сентября и предписалъ командиру изслѣдовать окончательно дѣло объ убійствѣ въ Канагавѣ, изъ команды корвета «Гридень», мичмана Мофета и матроса, которые были изрублены и ограблены,—напавшими на нихъ ночью разбойниками,—при выходѣ изъ лавокъ, гдѣ они закупали провизію для судовъ. Японское правительство, хотя и употребляло всѣ средства для отысканія виновныхъ, но они не найдены. Всѣ Европейцы и Американцы, находящіеся въ Іеддо и Канагавѣ, приняли живѣйшее участіе въ этомъ дѣлѣ и сомнѣвались въ своей безопасности, подозрѣвая, что несчастное происшествіе это, надо отнести къ дѣйствіямъ аристократической въ Японіи партіи, враждебной нововведеніямъ и сближенію японцевъ съ образованными государствами. Въ слѣдствіе этого, графъ Амурскій также предписалъ командиру фрегата оставаться здѣсь и для охраненія всѣхъ Европейцевъ и Американцевъ, находящихся въ Іеддо и Канагавѣ, до прибытія какого либо военнаго судна ихъ націй, но не долѣе 15 сентября.

Эта трехъ-мѣсячная задержка фрегата у береговъ Японіи измѣнила первоначальное намѣреніе—плыть въ Европу мимо Горна. Въ половинѣ сентября SW лѣтніе муссоны въ Китайскомъ морѣ смѣняются NO, съ которыми путь на мысъ Доброй Надежды значительно сокращается,—а потому и предпочли возвращаться на Манилу и Сингапуръ, кругомъ мыса Доброй Надежды. Окончивъ порученіе, фрегатъ оставилъ Іеддо 15 сентября, и по принятіи въ Канагавѣ 100 тонъ угля, 17 сентября отправился по назначенію въ обратный путь и 4 октября благополучно прибылъ въ Маниллу.

Оставивъ 15 октября Маниллу, фрегатъ «Аскольдъ» отправился на мысъ Доброй Надежды. Оказавшаяся на переходѣ до Зондскаго пролива течь въ подводной части, болѣе обыкновенной,

заставила зайти на три дня въ Батавію, гдѣ тщательно осмотрѣли фрегатъ и приняли изъ военнаго адмиралтейства угля. 16 декабря «Аскольдъ» благополучно пришелъ на Саймонсъ-байскій рейдъ.

На переходѣ Индѣйскимъ океаномъ, на большомъ волненіи, течь въ подводной части увеличилась до 4 дюймовъ въ часъ. Преимущественно и довольно значительно фрегатъ текъ правой стороной, въ носовой части, противъ степса фокъ-мачты, около 14 футовъ ниже ватерлиніи. Связные поясья и внутреннее крѣпленіе лишали возможности положительно опредѣлить причину течи, но судя по подавшимся, отъ 2 до $3^1/_2$ дюймовъ, болтамъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подводнаго крѣпленія, можно было безошибочно сказать, что она происходила отъ разошедшихся стыковъ на шпаціяхъ и отъ ослабѣвшихъ болтовъ наружной обшивки, и могла бы быть остановлена только посредствомъ килеванія; но какъ подобная работа потребовала бы много времени, то къ имѣемымъ двумъ помпамъ, заказали еще двѣ довольно сильныхъ, съ коими надѣялись благополучно достигнуть Кронштадта, тѣмъ болѣе, что надводная часть была скрѣплена такъ удачно, что при крѣпкихъ вѣтрахъ, на большомъ волненіи, палубные пазы не текли и ватервейсы не имѣли малѣйшаго движенія, поэтому какъ палубы, такъ и офицерскія каюты во всякое время были сухи. На этомъ же послѣднемъ переходѣ треснула гротъ-марса-рея, вмѣсто которой сдѣлана новая, своими людьми, а дерево дано изъ англійскаго военнаго адмиралтейства.

На другой день прихода фрегата на Самонсъ-байскій рейдъ, стоя на глубинѣ 9 саж., при 53 саженяхъ даглистоваго каната, отъ набѣжавшаго небольшаго порыва вѣтру съ берега, когда фрегатъ пришелъ на канатъ, отломилась вертикальная часть заднаго канатнаго битенга съ чугуннымъ колпакомъ, на который заложенъ былъ канатъ. Въ отломѣ дерево оказалось совершенно гнилымъ; съ этимъ вмѣстѣ вырванъ у клюза зажимной стопоръ, подъ которымъ дубовая подушка на столько же оказалась гнилою. Вещи эти замѣнены новыми, причемъ работали свои люди, а дерево отпущено изъ военнаго англійскаго адмиралтейства.

Фрегатъ «Аскольдъ» 14 января оставилъ мысъ Доброй Надежды, а 24-го прибылъ въ портъ Св. Іакова на островѣ Св.

Елены, гдѣ простоявъ 22 часа, отправился къ сѣверу. 29-го, того же мѣсяца, остановился на пять часовъ въ заливѣ Креста, на островѣ Вознесенія. Острова эти лежатъ на пути судовъ, идущихъ въ Европу и посѣщены фрегатомъ, чтобы ознакомить гг. офицеровъ съ значеніемъ ихъ. Отъ острова Вознесенія, при свѣжемъ SO пасатѣ, продолжали плаваніе весьма успѣшно. 4 февраля пересѣкли экваторъ въ долготѣ 20° 24′ W; на другой день въ широтѣ 0° 54′ N потеряли SO пасатъ и развели пары, а черезъ 20 часовъ по миновании штилевой полосы, фрегатъ снова вступилъ подъ паруса, при ровномъ брамсельномъ NO пасатѣ. 17 февраля пересѣкъ сѣверный тропикъ въ долготѣ 34° 1′ W; 24-го, на параллели 32°, потеряли NO пасатъ и продолжали плаваніе, при маловѣтріи изъ разныхъ четвертей компаса, до 10 марта, а съ этого числа, при установившемся крѣпкомъ NW вѣтрѣ, плаваніе фрегата было столь успѣшно, что 13 марта, съ попутнымъ штормомъ, вошли въ Англійскій каналъ, подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ и фокомъ, а 14 марта бросили якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

На пути изъ Плимута фрегатъ заходилъ въ Гельсинеръ и, выйдя отсюда 30 апрѣля, благополучно прибылъ въ Кронштадтъ 10 мая.

15.

Фрегатъ „Аврора“.

(Возвращеніе въ Кронштадтъ отъ восточныхъ береговъ Сибири).

4 іюля 1856 года фрегатъ «Аврора», подъ командою капитана 2 ранга Тироля 1-го, вышелъ изъ устьевъ Амура, на буксирѣ парохода «Аргунь»; 6 іюля фрегатъ обогнулъ мысъ Пронге и сталъ на якорь, въ двухъ верстахъ къ S отъ мыса. 10 іюля обогнулъ островъ Уюзютъ, но, за мелководіемъ, простоялъ здѣсь на мели 9 дней; 29 іюля, съ помощію завозовъ и парохода «Аргунь», потянулся далѣе и 21 іюля, перейдя баръ лимана,

сталъ на якорь близъ мыса Джаори. Къ 28 іюля фрегатъ перешелъ къ параллели острововъ Хаземивъ, гдѣ снова сталъ на якорь и приступилъ къ вооруженію и нагрузкѣ, что продолжалось до 14 сентября, когда фрегатъ, совсѣмъ изготовясь, перешелъ къ мысу Лазарева, для принятія провизіи съ транспорта «Двина». Простоявъ здѣсь до 9 октября, фрегатъ снялся съ якоря и, при тихомъ NNO, съ помощію буксира трехъ гребныхъ судовъ, обогнулъ мысы Лазарева и Муравьева. Съ 12 до 15 октября фрегатъ дошелъ до де-Кастри, гдѣ остановился для провѣрки хронометровъ и пріема свѣжаго мяса. «Въ этотъ послѣдній переходъ, — доноситъ капитанъ 2 ранга Тироль, — температура воздуха возвышалась только въ полдень не болѣе $+1\frac{1}{2}^{\circ}$ по Реомюру, въ остальное же время дня часто была ниже $-2\frac{1}{2}^{\circ}$, со снѣгомъ и градомъ, что было очень затруднительно для промѣрныхъ судовъ, шедшихъ впереди фрегата: весла и лотлини обмерзали до того, что нельзя было ими дѣйствовать».

16 октября стоялъ свѣжій вѣтръ отъ N, со снѣгомъ и пасмурностью; между тѣмъ барометръ показывалъ 29.81 д. На другой день, когда погода прояснилась, фрегатъ снялся съ якоря и отправился въ море, взявъ съ собою на пять дней свѣжаго мяса.

«Намѣреніе мое было—пишетъ капитанъ 2 ранга Тироль,— при обратномъ плаваніи, идти на мысъ Горнъ, а именно: Сангарскимъ проливомъ, потомъ въ Санъ-Франциско, для запаса провизіи и покупки необходимыхъ вещей, потому что на Сандвичевыхъ островахъ, въ Гонолулу, въ это время года, фрегатъ на наружномъ рейдѣ, по свѣжести вѣтровъ, стоять не можетъ; на внутренній же рейдъ при малой водѣ войти нельзя». Потомъ предполагалъ идти на Вальпарайсо, Ріо-Жанейро и такъ далѣе; но какъ фрегатъ могъ выйти не ранѣе 17 октября, то, опасаясь бурнаго перехода въ столь позднее время года, онъ предпочелъ идти на югъ въ Маниллу, а потомъ около мыса Доброй Надежды

Снявшись изъ де-Кастри, фрегатъ направилъ курсъ въ Маниллу, но на пути, въ Японскомъ морѣ, встрѣтилъ постоянно-свѣжіе вѣтры со снѣгомъ и холодной погодой; въ особенности 23 октября въ широтѣ 46° 5′ N, долготѣ 139° 32′ O, вѣтръ,

дувшій отъ NO со снѣгомъ, перешелъ къ N и потомъ къ NW, и къ ночи обратился въ жестокій штормъ, съ градомъ и 3° мороза. Качка была жестокая,—подъ однимъ гротъ-марселемъ, штормовою бизанью и фокъ-стакселемъ, фрегатъ кренило подъ вѣтеръ на 42°; ванты, при размашистой качкѣ, давали большія бухты, почему и рѣшились закрѣпить гротъ-марсель, не смотря на то, что парусъ обледенѣлъ и людямъ было трудно держаться на обмерзшихъ пертахъ; кромѣ того зачастую падали съ рангоута куски льда, фунта въ 3 и 4 вѣсомъ. Штормъ продолжался до вечера 24 числа, послѣ чего вѣтеръ немного смягчился и можно было отдать у марселей по одному рифу. До 27 октября были свѣжіе вѣтра съ холодной погодой, а съ этого дня температура воздуха начала увеличиваться и 1 ноября была уже $+ 12^1/_2°$.

1 ноября прошли Корейскій проливъ, между островами Тсусима и Кольнетъ, опредѣлили астрономически мѣста этихъ острововъ, которые на англійскихъ картахъ, означены восточнѣе, нежели на картѣ капитана Крузенштерна. 6 ноября, въ широтѣ 29° N, долготѣ 124° 30′ O-й отъ Гринича, получили свѣжій NO муссонъ. 8 ноября вступили въ Формозскій проливъ, а 9-го прошли Пескадорскій и во все время перехода этимъ послѣднимъ, ни острововъ Пескадорскихъ, ни береговъ Формозы, ни китайскихъ, не видали; опредѣлялись счисленіемъ и обсерваціями. Въ тотъ же день (9 ноября), въ $^1/_2$ 8 часа пополудни, пересѣкли тропикъ Рака и вступили въ Китайское море. Такъ какъ этотъ переходъ былъ очень бурный, то для освѣженія команды, тяги ослабѣвшаго такелажа и нѣкоторыхъ исправленій въ камбузѣ и плитѣ, поврежденныхся отъ сильной качки, рѣшились зайти въ Гон-Конгъ, куда и прибыли 13 ноября благополучно.

О пребываніи фрегата на Гон-Конгскомъ рейдѣ, съ 13 по 28 ноября, капитанъ 2 ранга Тироль, между прочимъ доносилъ, что англійское начальство оказывало ему постоянную вѣжливость и предупредительность. Генералъ-губернаторъ серъ Джонъ Боурингъ, при посѣщеніи фрегата, предложилъ, за неимѣніемъ въ здѣшнемъ портѣ русскаго консула, во всѣхъ нуждахъ обращаться прямо къ нему; но командиръ предпочелъ, для снабженія фрегата всѣмъ необходимымъ, обратиться къ Американскому торго-

вому дому Барроса, котораго услужливость и дѣятельность были особенно полезны, тѣмъ болѣе, что война Англичанъ съ Китайцами много затрудняла снабженіе фрегата.

Въ продолженіе пребыванія фрегата въ Гон-Конгѣ, погода стояла ясная, съ температурою отъ + 15° до 18°, при умѣренномъ NO муссонѣ. Здѣсь нашли въ достаточномъ количествѣ мясо и зелень для команды, по весьма умѣреннымъ цѣнамъ.

29 ноября фрегатъ «Аврора» вышелъ изъ Гон-Конга въ море. 3 декабря прошли островъ Пуло-Сопата, 6 декабря пришли на видъ острова Пуло-Аоръ, гдѣ, за маловѣтріемъ, продержались трое сутокъ. Въ продолженіе этого перехода, дулъ попутный свѣжій NO муссонъ, съ большимъ неправильнымъ волненіемъ, отчего фрегатъ имѣлъ сильную боковую качку; отъ размаховъ рангоута, повредились пяртнерсы, палуба получила течь; топъ-тимберсы на бакѣ у настоящихъ якорей отошли отъ ватервейсовъ, а наружную обшивку около пертулиня и рустова, отъ сильной качки, выдавило наружу. Всѣ эти поврежденія заставили фрегатъ зайти въ Сингапуръ, куда онъ и прибылъ благополучно 10 декабря.

Въ продолженіе восьми-дневнаго пребыванія на Сингапурскомъ рейдѣ, погода стояла перемѣнная, съ умѣренными вѣтрами. Фрегатъ на дальнѣйшій переходъ запасся здѣсь зеленью и свѣжимъ мясомъ для команды.

19 декабря, окончивъ всѣ исправленія и налившись водой, фрегатъ вышелъ изъ Сингапура; но за противнымъ вѣтромъ не могъ выйти за маякъ Педро-Бранко; почему въ тотъ же день, въ 4 часа пополудни, сталъ на якорь у мыса Романія.

20-го, въ 7 часовъ утра, снялся съ якоря и въ $^1/_2$ 2 часа пополудни, выйдя изъ Сингапурскаго пролива, вступилъ въ Китайское море.

21 декабря пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 160° О отъ Гринича; подойдя къ острову Пуло-Тоти, по наблюденіямъ опредѣлили его положеніе—въ широтѣ 0° 55′ 40″ S, долготѣ 105° 47′ О отъ Гринича; положеніе это сходно съ картою, но не съ лоціею Горсбурга, въ коей островъ показанъ въ широтѣ 0° 58′ S, долготѣ 105° 40′ О отъ Гринича. Надѣясь на вѣрность своихъ хронометровъ, которые только за нѣсколько времени предъ этимъ были повѣрены въ Сингапурѣ, стали править между банками къ острову Гаспару.

22-го, въ полдень, прошли островъ Гаспаръ, по восточную его сторону, въ $2^3/_4$ миляхъ разстоянія; затѣмъ прошли Маклефильдскимъ каналомъ, между банкою Дисковери и островомъ Пуло-Литъ.

23 декабря, въ полдень, прошли проливъ между Двухъ братьевъ и банкою Шабайда. Въ 5 часовъ пополудни, у острововъ Три Сестры, стали на якорь, чтобъ не проходить узкость Зондскаго пролива въ темное время.

24-го, по утру, фрегатъ снялся съ якоря и въ $^1/_2$ 9-го прошель между островами Зюфтекъ и Камнемъ Теченія; въ 11 часовъ, пройдя проливъ, между островами Бези и Крокатоа, вступилъ въ Индѣйскій океанъ. Имѣя NW и W вѣтры, дошелъ съ ними до широты 10° 30′ S, долготы 102° 30′ O отъ Гринича; съ 28-го на 29 декабря получилъ SO пасатъ, дувшій до 1 января тихо, а съ этого времени свѣжѣе.

18 января, въ широтѣ 30°, долготѣ 46° 30′ O, потерявъ пасатъ, получили перемѣнные вѣтры, измѣняющіеся по теченію солнца, большею частію свѣжіе съ большою зыбью отъ W, производившею значительную качку; въ особенности 25 января, когда вѣтръ усилился до степени шторма, розмахи фрегата доходили до 41°; зыбь сопровождала до самаго мыса Доброй Надежды.

Сначала намѣревались зайти на мысъ Доброй Надежды въ бухту Фалсъ-бай, для пополненія запасовъ провизіи, но подойдя къ ней, 2 февраля утромъ, встрѣтили большую пасмурность и, не желая терять времени и свѣжаго попутнаго вѣтра, стали править на островъ Св. Елены. На новой картѣ 1853 года, купленной въ Лондонѣ, островъ этотъ означенъ невѣрно. Это уже вторая грубая погрѣшность карты: первая, замѣченная еще въ 1854 г., состоитъ въ томъ, что островъ Тринидатъ назначенъ на ней пятью градусами западнѣе.

Плаваніе до острова Св. Елены продолжалось благополучно; сопровождаемые S вѣтрами, обгоняли ежедневно купеческія суда и 12 февраля прибыли на рейдъ острова. Во все время плаванія отъ Сингапура погода стояла ясная, такъ что почти ежедневно имѣли обсерваціи и хорошо вывѣрили хронометры. Офицеры, на переходѣ, занимались практикой, вели счисленіе, дѣлали обсерваціи, и вычисленія ихъ оказались сходными. Команду занимали

постоянно пушечнымъ ученьемъ, дѣйствію абордажныхъ партій и изученіемъ компаса, а во время тихихъ вѣтровъ, ученьемъ парусами. Здоровье команды было въ хорошемъ состояніи; воды и провизіи имѣли достаточно.

Во время стоянки фрегата на рейдѣ Св. Елены, погода стояла съ умѣренными вѣтрами; здѣсь нашли достаточное количество свѣжаго мяса и зелени, по цѣнѣ немного выше гон-конгской. Простоявъ на рейдѣ 12 дней, и въ это время кончивъ всѣ исправленія и налившись водой, 24 февраля снялись съ якоря для слѣдованія въ дальнѣйшій путь.

Пользуясь SO пасатомъ, стали править такъ, чтобы пересѣчь экваторъ въ долготѣ 20° W отъ Гринича. 5 марта, въ широтѣ 1° 24′ S, долготѣ 21° 54′ W, потеряли SO пасатъ, и продолжали плаваніе къ N, съ тихими перемѣнными вѣтрами. 7 марта пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 21° 54′ W. 11 марта, получивъ NO пасатъ, въ широтѣ 2° 57′ N, долготѣ 21° 37′ W, стали править въ бейдевиндъ правымъ галсомъ къ NW. До 27 марта вѣтеръ постоянно отходилъ къ O, и въ этотъ день пасатъ кончился штормомъ, продолжавшимся и 28 марта. Штормъ этотъ былъ такъ силенъ, что фрегатъ три раза черпнулъ бортомъ; кренъ выходилъ изъ кренометра.

14 апрѣля вступили въ Англійскій каналъ, гдѣ постоянно имѣли восточные вѣтры, и потому только 19 апрѣля прибыли на Шербургскій рейдъ.

15 мая, въ 2 часа пополудни, при SSW умѣренномъ вѣтрѣ, оставили Шербургскій рейдъ; но по выходѣ съ него встрѣтили восточные вѣтры, съ которыми и лавировали къ выходу изъ Англійскаго канала.

18 мая, подходя къ мысу Донженесъ, за противнымъ маловѣтріемъ, наняли купеческій пароходъ «Другъ всѣхъ націй», для буксированія до Дувра; куда прибыли того же числа, со свѣжимъ противнымъ вѣтромъ, задержавшимъ фрегатъ и 19 мая. 20-го числа, когда восточный вѣтръ нѣсколько стихъ, фрегатъ вышелъ за Гудвинсандскія мели, на буксирѣ того же парохода. 21 мая получилъ тихій попутный вѣтръ и 24-го вступилъ въ Скагеракъ, 25-го въ Категатъ, и 27 мая прибылъ благополучно на Копенгагенскій рейдъ.

2 іюня фрегатъ «Аврора» вышелъ изъ Копенгагена и 11 іюня прибылъ благополучно въ Кронштадтъ, пробывъ въ отсутствіи 3 года 9 мѣсяцевъ и 21 день.

16.

Корветъ "Оливуца„.

(Возвращеніе въ Кронштадтъ отъ восточныхъ береговъ Сибири).

Командиръ 20 пушечн. корвета «Оливуца», капитанъ 2 ранга Римскій-Корсаковъ, возвращаясь въ Кронштадтъ отъ восточныхъ предѣловъ нашего отечества и находясь въ распоряженіи капитана 1 ранга Посьета, съ ввѣреннымъ ему корветомъ, въ сопровожденіи шкуны «Хеда», вышелъ, 18 сентятря 1856 года, изъ залива де-Кастри и, при свѣжихъ противныхъ вѣтрахъ изъ SW четверти, прибылъ 23-го, того же мѣсяца, въ Императорскую гавань, гдѣ нужно было исправить установку мачтъ, починить барказъ и вырубить нѣсколько штукъ лѣсу, для запаснаго рангоута. Окончивъ это къ 1 октября, 3-го снялся съ якоря и взялъ курсъ къ Сангарскому проливу. При попутномъ NW, 5 октября, подходили къ мысу Новосильцова, но тутъ вѣтръ стихъ, а потомъ перемѣнился въ SW; съ 8-го на 9-е имѣли штормъ отъ SO и SW, послѣ котораго вѣтръ установился на послѣднемъ румбѣ и дулъ свѣжо, такъ что мало выигрывали лавировкой и только 12 октября стали на якорь въ Хакодате. Выйдя оттуда 16-го, того же мѣсяца, слѣдовали вдоль восточнаго берега Нипона, сначала съ попутнымъ вѣтромъ, а потомъ, отъ параллели 38° N, имѣли противные SW и W, большею частію свѣжіе,—съ которыми и подвигались очень медленно, особенно около параллели мыса Кингъ, гдѣ двое сутокъ сряду сносило теченіемъ около 50 миль къ ONO. 26 октября вечеромъ миновали, на лѣвомъ траверзѣ, островъ Фриза; 27-го, съ разсвѣтомъ, были въ виду мыса Идзу и въ тотъ же день стали на якорь въ бухтѣ Симода.

Стоянка въ Симодѣ, въ ожиданіи размѣна ратификацій трактата, употреблена была на то, чтобы исправить надлежащимъ образомъ

гребныя суда, окончить, съ помощію японскихъ мастеровыхъ, всѣ необходимыя по корвету столярныя работы и обдѣлать окончательно весь запасный рангоутъ. Кромѣ того, командою же корвета орудія бывшаго фрегата «Діана» вытащены изъ сараевъ, гдѣ они хранились, установлены въ ряды на своихъ станкахъ и приведены въ возможно лучшій видъ, для передачи ихъ японскому правительству. Барказъ корвета оказался такъ ветхъ, что, съ разрѣшенія капитана 1 ранга Посьета, взяли съ берега полубарказъ бывшаго фрегата «Діана», который, съ надлежащею починкою, могъ прослужить гораздо лучше; старый же свой барказъ сдали на сохраненіе мѣстному японскому начальству, вмѣстѣ съ шлюпками помянутаго фрегата.

Въ первыя двѣ недѣли пребыванія корвета въ Симодѣ, господствующій вѣтръ былъ NO, а въ остальныя три SW, тотъ и другой большею частію свѣжіе, при ясной погодѣ. При SW-тѣ, большой зыби не разводило, и вообще можно сказать, что на этомъ, во всѣхъ отношеніяхъ, плохомъ рейдѣ, удалось простоять довольно спокойно.

Выйдя изъ Симоды 2 декабря, почти цѣлую недѣлю имѣли умѣренные противные вѣтры между SW и NW; но 8 декабря получили попутный NO. 9 декабря миновали южную оконечность острова Якуно-сима; 10-го по утру, обогнули съ юга группу Линсхотена; 13-го вечеромъ, вышли въ Формозскій проливъ; 15-го, по утру, были въ виду китайскаго берега у острова Намоа; въ слѣдующую ночь миновали островъ Педро-Бранка, и 16 декабря, въ 3 часа пополудни, бросили якорь на внѣшнемъ рейдѣ города Макао.

Остаться въ Макао и все, что нужно, выписать изъ Гон-Конга, оказалось неудобнымъ, потому что судовые поставщики, не имѣя никакихъ средствъ для перевоза, кромѣ китайскихъ джонокъ, опасались пиратовъ, находящихся по всѣмъ островамъ между Гон-Конгомъ и Макао. Въ этомъ затруднительномъ положеніи, командиръ не нашелъ ничего лучшаго, какъ перейти съ корветомъ въ заливъ Кэстель-пикъ, въ 11 миляхъ къ W отъ Гон-Конга, гдѣ совершенно закрытая и спокойная якорная стоянка, вплоть у берега, представляетъ всѣ удобства къ тому, чтобы справиться со всѣми работами по корвету, а близость Гон-Конга

обезпечиваетъ доставку всего нужнаго. Къ 3 января 1857 г. корветъ былъ готовъ къ выходу въ море, но въ то самое утро командиръ корвета чуть не сдѣлался жертвою умысла Китайцевъ отравить все европейское населеніе Гон-Конга. Булочникъ-китаецъ подложилъ въ хлѣбъ мышьяку, и всѣ, отвѣдавшіе этого хлѣба за завтракомъ, были отравлены, въ томъ числѣ командиръ и бывшіе съ нимъ въ Гон-Конгѣ—ревизоръ корвета лейтенантъ Геннингъ и мичманъ Бутаковъ. Къ счастію, пропорція яду была такъ велика, что припадки рвоты обнаружились прежде начала пищеваренія, и притомъ всѣмъ очень скоро подали медицинское пособіе, такъ что не было ни одного смертнаго случая, а всѣ отдѣлались только болѣе или менѣе продолжительнымъ нездоровьемъ.

Послѣдніе дни стоянки корвета на рейдѣ Кэстель-пикъ, наливались водой; но, по дурному ея качеству и неудобству мѣста, взяли воды только половину всего запаса, и 1 февраля снялись съ якоря. При восточныхъ вѣтрахъ, большею частію тихихъ, переходъ до Маниллы имѣли медленный. 6 февраля увидѣли берегъ Люсона, нѣсколько южнѣе мыса Болина; ночью съ 7-го на 8-е, стали на якорь въ заливѣ Марибелесъ, и, простоявъ тамъ до утра 9-го, въ тотъ же вечеръ бросили якорь на Манильскомъ рейдѣ.

Посѣтивъ 8 числа заливъ Марибелесъ, командиръ корвета имѣлъ въ виду узнать не лучше ли тамъ запастить водой и дровами, чѣмъ въ Маниллѣ, и, удостовѣрясь въ томъ, тогда же рѣшилъ зайти туда за этими предметами на обратномъ пути. 24 февраля онъ перешелъ въ Марибелесъ и взялъ полный запасъ воды. Уйдя изъ бухты Марибелесъ 1 марта и пользуясь умѣреннымъ NO муссономъ, 12 марта подошли къ Гаспарову проливу. Оттуда, при штиляхъ и противныхъ вѣтрахъ, подвигались очень медленно, и, войдя 20 марта въ Зондской проливъ, стали на якорь у берега Суматры, на рейдѣ Раджа-Басса, гдѣ имѣли намѣреніе пополнить запасы дровъ и воды. Дровъ нашли въ достаточномъ количествѣ, а отъ воды должны были отказаться, по неудобству добыванія. 24 марта снова снялись и до 28-го имѣли штили и противные вѣтры, а потомъ около параллели 8° S широты и меридіана 104° O долготы, получивъ пасатъ, взяли курсъ на Кокосовые острова, куда и прибыли 31 марта. Въ портѣ

Убѣжище нашли англійскій 28 пушечн. фрегатъ «Юнона», прибывшій туда изъ Австраліи, для принятія острововъ во владѣніе великобританской короны. Освѣживъ команду и пополнивъ запасъ воды, 5 апрѣля снялись и 17-го прибыли въ портъ Луи, на островѣ Маврикія.

Какъ только стали на якорь, портовый пароходъ втащилъ корветъ въ гавань, гдѣ ошвартовились съ носу и кормы на бриделяхъ.

Первоначально имѣли намѣреніе зайти сюда только за тѣмъ, чтобъ не быть принужденнымъ брать морскую провизію въ Капштатѣ, но потомъ это оказалось необходимымъ по другой причинѣ, ибо съ выхода изъ порта Убѣжище, начали появляться въ командѣ больные кровавымъ поносомъ. Начало болѣзни надо предполагать во-первыхъ въ знойномъ климатѣ Явайскаго моря и Зондскаго пролива, гдѣ, вслѣдствіе неудачныхъ обстоятельствъ, пробыли слишкомъ долго, а во-вторыхъ, въ дурномъ качествѣ воды на Кокосовыхъ островахъ, содержащей въ себѣ много известковыхъ частицъ. Даже большая часть офицеровъ страдали разстройствомъ желудка.

Съ помощію американскаго консула, на другой же день по прибытіи въ портъ Луи, была отыскана за городомъ квартира и 20 числа 18 человѣкъ больныхъ свезено туда при медикѣ, который при нихъ и остался.

Изъ Портъ-Луи вышли 13 мая и съ тихими, большею частію, попутными вѣтрами, пришли 27-го того же мѣсяца, на видъ южнаго берега Африки у мыса Худъ (Hood). За тѣмъ, не выходя изъ виду береговъ, имѣли сначала перемѣнные вѣтры, а потомъ постоянно противные, либо штили. 4 іюня укрылись отъ крѣпкаго W въ бухтѣ Моссель, гдѣ простояли до вечера 5-го. 7-го, обойдя Игольный мысъ, были къ вечеру того же дня всего въ 4 миляхъ отъ Фалсъ-Капа, какъ наставшій штормъ отъ NW, не позволивъ войти въ Фалсъ бухту, заставилъ еще двое сутокъ пробыть подъ парусами.

Изъ взятыхъ съ Иль-де-Франса 19 человѣкъ больныхъ кровавымъ поносомъ, 4 выздоровѣло, 4 умерло на пути, а остальные 11-ть находились недѣли три въ одинаковомъ положеніи, и потому 8 изъ нихъ, съ дозволенія начальника англійской военной

станціи, контръ-адмирала Грея, помѣстили въ здѣшнюю морскую госпиталь, гдѣ они имѣли несравненно лучшія удобства и средства, чѣмъ на корветѣ.

Кромѣ цѣли поправленія здоровья больныхъ, имѣли въ виду зайти сюда для нѣкоторыхъ исправленій: на пути отъ Иль-де-Франса сломился одинъ изъ гротовыхъ лонга-салинговъ и оказался подгнившимъ. Гротовой-эзельгофтъ тоже подгнилъ и весь разстрескался, такъ что его нужно было замѣнить новымъ.

1 іюля корветъ вышелъ въ море изъ Саймонсъ-байской бухты, при весьма тихомъ вѣтрѣ отъ SW, и имѣя все время тихіе вѣтры изъ южной половины компаса, 14 іюля прибылъ къ о-ву Св. Елены, гдѣ и бросилъ якорь.

Отправясь отъ острова Св. Елены 18 іюля, корветъ 26-го числа, того же мѣсяца, пересѣкъ экваторъ въ долготѣ 22° 30′ 56″ W. Августа 11, около широты 26° 39′ 19″ N, долготы 34° 27′ 42″ W, потерялъ NO пасатъ и 24 августа, послѣ промежутка штилей и маловѣтрій, получилъ свѣжій NW, съ коимъ 1 сентября пришелъ на видъ Лизарда, а 3-го благополучно прибылъ на Доунскій рейдъ.

Изъ больныхъ кровавымъ поносомъ умеръ на этомъ переходѣ еще одинъ матросъ Соколовъ; остальные поправились.

Отправясь съ Доунскаго рейда 4 сентября, 8-го въ полдень корветъ обогнулъ Скагенъ, а 9-го въ 3 часа пополудни бросилъ якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ, гдѣ нашелъ фрегатъ «Илья Муромецъ» и винтовые корветы: «Вепрь», «Волкъ» и «Буйволъ». Здѣсь нужно было пополнить запасъ воды, доставка которой задержала до 9-го числа утра. Немедленно послѣ того снявшись съ якоря, корветъ миновалъ благополучно Драгэ и, при свѣжемъ брамсельномъ SSW, 16 сентября благополучно достигъ Кронштадтскаго рейда.

17.

Транспортъ „Двина“.

(Возвращеніе въ Кронштадтъ отъ Восточныхъ береговъ Сибири).

20 августа 1856 года транспортъ «Двина», подъ командою капитанъ-лейтенанта Бутакова 3-го, вышелъ изъ Николаевска и, на

буксирѣ парохода «Америка», прошелъ Амурскій баръ 22 августа. Перегрузясь окончательно у мыса Лазарева, 13 октября отправился по назначенію въ Балтику.

Плаваніе до Санъ-Франциско было совершено транспортомъ вполнѣ благополучно и на транспортѣ поврежденій никакихъ не оказалось; но зная что въ предъидущіе годы онъ стоялъ два раза на мели въ Авачинской губѣ, изъ коихъ одинъ разъ на камняхъ, и приписывая дурной ходъ транспорта недостатку обшивочной мѣди на подводной части судна, капитанъ-лейтенантъ Бутаковъ, по приходѣ въ С.-Франциско, тщательно осмотрѣлъ его подводную часть и убѣдившись, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ недостаетъ многихъ листовъ, рѣшился идти въ докъ для исправленія.

Въ 30 миляхъ отъ С.-Франциско, вверхъ по бухтѣ Св. Павла, на островѣ Мэръ, находился плавучій докъ въ адмиралтействѣ правительства Соединенныхъ Штатовъ, подъ командою коммодора Фарагута, который объявилъ, что какъ за докъ, такъ и за всѣ исправленія, которыя могли бы потребоваться для военныхъ судовъ всѣхъ націй, берутъ только стоимость матеріаловъ, употребленныхъ на исправленіе и поденную плату мастеровымъ. А потому, снявъ артиллерію, якоря и часть груза, транспортъ подняли; при этомъ оказалось, что киль транспорта весь оголенъ и помятъ; кромѣ того, въ носовой его части и около миделя оборвано много мѣди, такъ что на исправленіе понадобилось ее 96 листовъ.

Исправленія эти окончились 30 января, а послѣ того свѣжіе вѣтра задержали транспортъ въ С.-Франциско долѣе предполагаемаго времени. Наконецъ 4 февраля вѣтръ перешелъ къ NW и капитанъ-лейтенантъ Бутаковъ оставилъ этотъ портъ 6 февраля.

Въ Калифорніи, чрезъ посредство русскаго консула Костромитинова, капитанъ-лейтенантъ Бутаковъ сдѣлалъ для транспорта запасъ провизіи и матеріаловъ по шхиперской части, на шестимѣсячную кампанію по штату, и хотя съ трудомъ, но могъ достать все необходимое для продолженія плаванія. Такъ какъ паруса транспорта были неблагонадежны, чтобъ обходить съ ними мысъ Горнъ въ зимнее время, то въ С.-Франциско сдѣланъ запасъ парусины на одинъ комплектъ марселей, которые шились на

транспортѣ командою. 9 марта, послѣ 31-дневнаго благополучнаго плаванія, транспортъ сталъ на якорь на рейдѣ Папеити, въ мѣстѣ резиденціи губернатора острововъ Товарищества.

Со дня выхода изъ С.-Франциско, имѣя постоянно сѣверные вѣтры, иногда довольно свѣжіе, 14 февраля достигли широты 23° 28′ N и долготы 125° 6′ W отъ Гринича, гдѣ встрѣтили S вѣтръ, продолжавшійся около 2 сутокъ, въ теченіи которыхъ дѣлали небольшіе галсы. 34 и 35 миль—наименьшее суточное плаваніе во весь послѣдній переходъ.

16 февраля, въ широтѣ 21° 50′ N и долготѣ 125° 32′ W, получили NO пасатъ, который довелъ транспортъ до 2° 3′ S широты и 131° 31′ W долготы. Здѣсь войдя въ полосу SO пасата, не теряли его до самаго Отаити.

25 февраля пересѣкли экваторъ въ долготѣ 128° 30′. Эту точку экватора избрали для пересѣченія, во-первыхъ для того, чтобъ удалиться отъ американскаго берега подъ вліяніемъ перемѣны муссоновъ и экваторныхъ штилей, и во-вторыхъ, чтобы, перейдя экваторъ и войдя въ полосу SO пасата, не имѣть чистаго фордевинда. Не держали прямымъ курсомъ на Отаити, расчитывая на теченіе, которое по обѣ стороны экватора до широты 15° какъ, N-й такъ и S-й, весьма сильно на W,—и не ошиблись въ расчетѣ, особенно приближаясь къ Маркизскимъ островамъ и Низменному Архипелагу, гдѣ суточное теченіе оказывалось около 25 миль, а иногда и болѣе.

4 марта прошли острова Маркизскіе, проливомъ между островами Гіау и Нука-Гива. 7 марта, къ вечеру, подошли къ островамъ Низменнаго Архипелага, но по наступленіи ночи принуждены были пролежать въ дрейфѣ до утра, и тогда уже (8 марта), прошли проливомъ между Коралловыми островами, Крузенштерна и Диномъ. Проливъ этотъ шириною около 12½ миль и совершенно безопасенъ для плаванія.

9 марта прибыли въ Отаити, и со дня прихода приступили къ исправленію вооруженія и къ оконопаченію транспорта. Со вступленіемъ въ тропики, нѣкоторые изъ нижнихъ чиновъ, слабые здоровьемъ, совершенно поправились и въ продолженіе перехода больныхъ на транспортѣ не было.

Оставя рейдъ Папеити 27 марта, послѣ пятидесяти-шестидневнаго благополучнаго плаванія прибыли въ Ріо-Жанейро 23 мая. Первые три дня плаванія были удерживаемы штилями и маловѣтріями въ виду острова Таити. Наступившіе потомъ сѣверные вѣтры довели транспортъ до широты 29° 10′ S, долготы 130° 52′ W. Здѣсь встрѣтили южный вѣтръ, дувшій нѣсколько дней и потомъ перешедшій къ W; весьма рѣдко онъ заходилъ до SW, а чаще отходилъ къ NW и N. Преимущественно дуя отъ этихъ румбовъ довольно свѣжо, сопутствовалъ на всемъ переходѣ почти до параллели Ла-Платы въ Атлантическомъ океанѣ. Меридіанъ мыса Горна пересѣкли 27 апрѣля, при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ и весьма умѣренныхъ вѣтрахъ отъ N и NW, подъ бомъ-брамселями и лиселями. По минованіи мыса Горна, вѣтеръ не измѣнялся, и потому, продолжая идти въ полвѣтра, прошли съ нимъ по О-ю сторону Фалкландскихъ острововъ до широты 47° 10′ S и долготы 48° 22′ W. Здѣсь 4 и 5 мая, выдержали жестокій штормъ, начавшійся отъ SW и весьма скоро перешедшій къ SSW. Продолжая дуть отъ этого румба, онъ сопровождался жестокими ураганными порывами.

Въ огромной толчеѣ, между старою и новою зыбью, при усилившейся килевой качкѣ, транспортъ зарылся носомъ и потерялъ утлегарь, при паденіи котораго, когда растрепавшимся кливеромъ забуровило, сломило конецъ праваго крамбола, чрезъ который проходили утлегарь-бакштаги. Къ вечеру 5 числа вѣтеръ смягчился и задулъ ровно.

Съ 10 по 18 мая сѣверные вѣтры, по временамъ весьма тихіе, замедлили плаваніе, но приблизясь къ американскому берегу, вошли въ полосу южнаго муссона, господствующаго у здѣшнихъ береговъ въ зимніе мѣсяцы, и плыли съ нимъ до Ріо-Жанейро, куда прибыли 23 мая.

На всѣмъ переходѣ больныхъ почти не было, но къ концу плаванія болѣзнь одного изъ нижнихъ чиновъ приняла характеръ тифозной горячки, и потому по приходѣ на рейдъ, отправили его въ береговой лазаретъ, куда англійскія и французскія военныя суда свозятъ своихъ больныхъ; но не смотря на всѣ старанія возстановить здоровье больнаго, онъ умеръ 30 мая.

Оставя рейдъ Ріо-Жанейро 16 іюня, послѣ 71-дневнаго благополучнаго плаванія, прибыли въ Шербургъ 25 августа.

По выходѣ въ океанъ, на другой же день получили свѣжій вѣтеръ отъ NO, принудившій семь дней лежать лѣвымъ галсомъ; но достигнувъ широты 27° 22′ S, и долготы 33° 47′ W, получили южный вѣтръ, дувшій первые три дня весьма свѣжо; послѣ чего вѣтръ этотъ, перейдя въ SO пасатъ, иногда прерывался маловѣтріями. Однакожъ къ 9 іюля транспортъ пересѣкъ экваторъ, въ долготѣ 29°; SO вѣтры не переставали и около экватора сопутствовать, перейдя къ S и SW, довели до широты 13° 18′ N, по меридіану долготы 28½°. Междупасатную полосу прошли нечувствительно и, вмѣсто штилей и перемѣнныхъ вѣтровъ, имѣли все время попутный вѣтръ, съ которымъ суточное плаваніе было не менѣе 109, а иногда доходило и до 160 миль; только послѣдній день, 17 іюля, сдѣлали не болѣе 77 миль. Проштилѣвавъ ровно сутки, получили NO пасатъ, по временамъ дувшій свѣжо, но вообще весьма умѣренно.

25 іюля, въ широтѣ 29° 50′ N, долготѣ 38° 46′ W, потеряли NO пасатъ и шли уже съ тихими, хотя и перемѣнными, но болѣе попутными вѣтрами, дозволявшими держать прямо на Азорскіе острова.

Чтобъ сдѣлать запасъ свѣжей провизіи, намѣревались зайти на островъ Фаяль, но, не дойдя до него 92 миль, были задержаны въ продолженіе трехъ дней штилями, послѣ которыхъ 6 августа, сдѣлалось маловѣтріе отъ N. Чтобъ не терять времени въ лавировкѣ, которая не представляла большой выгоды, взяли курсъ на западные острова изъ группы Азорскихъ; къ разсвѣту 7-го числа, подошли къ острову Флоресъ и не раскаялись въ своемъ рѣшеніи, по той причинѣ, что островъ, хотя и не представляетъ удобныхъ и безопасныхъ якорныхъ мѣстъ, но, держась подъ парусами подъ вѣтромъ его, въ теченіе нѣсколькихъ часовъ сдѣлали необходимый запасъ зелени и мяса; кромѣ того взяли двухъ живыхъ быковъ и добавили немного прѣсной воды и, въ тотъ же день, въ 5 часу вечера, удалились отъ острова.

Островъ Флоресъ, находясь на вѣтрѣ всей группы Азорскихъ острововъ, служитъ для провѣрки плаванія всѣмъ судамъ, идущимъ въ Европу и, производя въ изобиліи огородныя овощи и

рогатый скотъ, сбываетъ ихъ по весьма умѣренной цѣнѣ, а потому, почти ежедневно, посѣщается проходящими судами.

Послѣ полдня 7 августа, вѣтръ перешелъ къ SW и съ нимъ продолжали плаваніе; но на третій день онъ измѣнилъ и, дуя между N и O или маловѣтріями, или весьма свѣжо, замедлялъ путь до 17 августа. Съ этого же времени вѣтръ, дувшій попеременно отъ N или SW, къ 24 августа довелъ до Англійскаго канала. Въ полночь на 25-е увидѣли маяки на Лизардѣ и продолжали идти, сопровождаемые SW.

25 августа вошли на Шербургскій рейдъ послѣ 71-дневнаго перехода; 1 сентября вышли въ море, для слѣдованія въ Кронштадтъ, и 7 сентября прибыли на Копенгагенскій рейдъ, а 15 сентября пришли благополучно въ Кронштадтъ.

1858 годъ.

18.

Эскадра контръ-адмирала Истомина.

а) *Фрегатъ «Громобой»*

Во исполненіе приказанія Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, объявленнаго въ приказѣ главнаго командира Кронштадтскаго порта, отъ 5 августа 1858 года № 493, изготовить къ сентябрю мѣсяцу фрегатъ «Громобой» и пароходъ «Рюрикъ» къ отправленію въ Средиземное море, суда эти находились 29 сентября на маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ въ полной готовности отправиться по назначенію. Того же числа на фрегатъ прибылъ, назначенный по Высочайшему повелѣнію начальникомъ эскадры Средиземнаго моря, свиты Его Величества контръ-адмиралъ Истоминъ, со штабомъ своимъ, состоящимъ: изъ дежурнаго штабъ-офицера капитана 2 ранга Горковенко, старшаго офицера корпуса флотскихъ штурмановъ подполковника Подосенова и флагъ-офицера лейтенанта Можайскаго, и въ ночь подняли на фрегатѣ контръ-адмиральскій флагъ.

30-го числа, въ 11 часовъ утра, Государь Императоръ и Великій Князь Генералъ-Адмиралъ изволили осчастливить фрегатъ своимъ посѣщеніемъ и пожелать благополучнаго пути.

2 октября, по сигналу съ Кронштадтскаго телеграфа, фрегатъ и пароходъ развели пары, но вскорѣ, по причинѣ засвѣжѣвшаго противнаго вѣтра отъ SW съ дождемъ, по сигналу съ фрегата, пары на обоихъ судахъ прекратили. Къ утру 3 октября вѣтеръ нѣсколько стихъ, и въ 8 часовъ фрегатъ и пароходъ снялись съ якоря подъ парами; въ то же время вышелъ изъ гавани подъ парами винтовый транспортъ «Артельщикъ», назначенный сопровождать фрегатъ до Ревеля и принять тамъ съ него Коммисію, отправленную Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ для удостовѣренія, въ продолженіе перехода, въ исправности фрегатской машины, для окончательнаго пріема механизма отъ заводчика

По выходѣ на большой рейдъ и по отвѣтѣ на салюты крѣпости и брантвахты, пароходу «Рюрикъ» былъ сдѣланъ сигналъ идти въ Киль; во исполненіе чего пароходъ далъ полный ходъ, обошелъ фрегатъ, отсалютовалъ адмиральскому флагу и чрезъ нѣсколько часовъ скрылся изъ виду; фрегатъ же при 10 фунтахъ пара и 42 оборотахъ винта, подвигался впередъ по $4^1/_2$ узла.

За Толбухинымъ маякомъ былъ встрѣченъ идущій изъ Архангельска транспортъ «Ока», который, при подъемѣ своихъ позывныхъ вымпеловъ, салютовалъ по Уставу.

4-го числа утромъ, при подходѣ къ южной оконечности Гогланда, лопнуло въ машинѣ кольцо эксентрика, почему, прекративъ пары, поставили трисели и легли вдоль острова; по замѣнѣ же сломаннаго кольца запаснымъ, убрали паруса и продолжали курсъ подъ парами, взявъ по сѣверную сторону Гогланда. 5 октября, въ 9 часовъ утра, послѣ 49 часоваго плаванія, въ продолженіе коего ходъ измѣнялся въ соразмѣрности съ силою вѣтра отъ $1^3/_4$ до $6^3/_4$ узловъ, прибыли въ Ревель.

Пополнивъ запасъ угля и передавъ на транспортъ «Артельщикъ» членовъ Коммисіи, фрегатъ на другой день, около полдня, снялся съ якоря и, подъ парами, вышелъ западнымъ проходомъ съ Ревельскаго рейда.

*

Пройдя меридіанъ Суропа, поставили марсели, брамсели и фокъ и, не прекращая паровъ, при ровномъ вѣтрѣ отъ N, шли до 10 узловъ. Въ ½ 10 ч. вечера прошли меридіанъ Дагерорта и вступили въ Балтійское море. 8 числа, подходя къ траверзу Эландскаго маяка, по свѣжести вѣтра отъ OSO, прекратили пары и подняли винтъ; утромъ 9 октября, пройдя меридіанъ Дарсерорта, развели пары, а въ 3 часа пополудни стали на якорь на Кильскомъ рейдѣ, гдѣ нашли пароходо-фрегатъ «Рюрикъ».

12 октября прибыли въ Киль на пароходо-фрегатѣ «Гремящій», въ сопровожденіи парохода «Олафъ», Ихъ Императорскіе Высочества Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ и Великая Княгиня Александра Іосифовна и изволили посѣтить фрегатъ и слушать на немъ обѣдню. Въ тотъ же день фрегатъ и пароходъ оставили Киль.

Вступивъ въ Большой Бельтъ, около полуночи, за темнотою стали у острова Лангеланда на якорь, а на другой день, съ разсвѣтомъ, снялись и вслѣдствіе сдѣланнаго пароходу «Рюрикъ» сигнала: «идти въ Ницу», того же числа съ нимъ разлучились.

Слѣдуя подъ парами, фрегатъ въ 2 часа пополудни обогнулъ Скагенъ и вступилъ въ Скагеракъ. 14-го числа вѣтръ вдругъ засвѣжѣлъ отъ SW, берега покрылись мрачностью; 15-го сила вѣтра постоянно увеличивалась и ночью, по временамъ, доходила до степени шторма, почему воспользовавшись появленіемъ 16-го числа утромъ норвежскаго лоцмана, спустились въ Христіанзандъ.

Пополнивъ здѣсь издержанный уголь, 18 числа утромъ, при благопріятной погодѣ, вышли въ море.

Во время кратковременнаго пребыванія въ Христіанзандѣ, имѣли случай оказать жителямъ содѣйствіе въ потушеніи вспыхнувшаго въ городѣ пожара, посылкою части команды съ бранспойтами и другими пожарными инструментами.

Переходъ Нѣмецкимъ моремъ, по случаю тихаго противнаго вѣтра и постояннаго тумана, сдѣлали подъ парами, а вступивъ 21 числа вечеромъ въ Англійскій каналъ и получивъ попутный вѣтеръ отъ NO, прекратили пары и подняли винтъ. 22-го, подходя къ Шербургу, развели пары, приняли выѣхавшаго на встрѣчу лоцмана и, подъ его проводкою, вошли на Шербургскій рейдъ.

Во время десятидневной стоянки на Шербургскомъ рейдѣ, произвели на фрегатѣ, при содѣйствіи порта, слѣдующія необходимыя исправленія и работы: обшили цинковымъ желѣзомъ деревянныя перегородки въ машинной, а въ корридорѣ гребнаго вала полъ и стѣны; карлинсы съ трехъ сторонъ кругомъ дымовой трубы обложили желѣзными ящиками, наполненными пескомъ; сдѣлали двѣ паровыя трубы съ кранами, на случай возгорѣнія угля въ угольныхъ ящикахъ; поставили новый индикаторъ съ приводомъ и перемѣнили манометры и вакуметръ; сдѣлали упорку у донки; исправили стопоръ у винта; перемѣнили переговорный рупоръ; отлили четыре свинцовыхъ груза въ добавокъ къ предохранительному клапану; сдѣлали восемь болтовъ для секторовъ эксентриковъ; взяли изъ порта три мѣдныхъ пружины для счетной машины, четыре стальныя пружины съ приборомъ въ запасъ для цилиндровъ, кожанный шлангъ въ 200 футовъ длиною для машинной пожарной трубы и двѣ мѣдныя рѣшетчатыя коробки къ всасывающимъ трубкамъ отъ трюмныхъ помпъ. Прибывшимъ изъ Англіи мастеромъ Боне доставлены и предѣланы переговорныя гуттаперчевыя трубы.

По окончаніи всѣхъ этихъ работъ, 1 ноября вышли изъ Шербурга подъ парами, а на другой день, получивъ съ утра попутный ровный SO, подняли винтъ и поставили паруса; въ тотъ же день, около полдня, прошли меридіанъ маяка Уэссана и вступили въ океанъ. 3 ноября вѣтеръ засвѣжѣлъ до того, что принуждены были взять у марселей 4-й рифъ и хотя на другой день нѣсколько стихло, но 5 числа вѣтръ, зайдя къ SW, снова задулъ съ прежнею силою, доходившею по временамъ до степени шторма. Ноября 6-го совершенно стихло; на фрегатѣ развели пары и не прекращали ихъ до самаго Кадикса. 7-го въ полдень прошли мысъ Финистеръ; 10-го обогнули мысъ С.-Вицентъ и 11-го, въ 2 часа пополудни, стали фертоингъ на Кадикскомъ рейдѣ. На другой день размѣнялись салютомъ съ крѣпостью и съ стоявшимъ на рейдѣ англійскимъ фрегатомъ «Euryales», на коемъ находился, въ званіи мичмана, 2-й сынъ Англійской Королевы Принцъ Алфредъ.

Постоянно свѣжіе вѣтры и огромная океанская зыбь, валившая на совершенно открытый рейдъ, съ добавкою прилива и отлива, ставившихъ фрегатъ поперегъ волненія, дѣлали стоянку на рейдѣ

весьма безпокойною. Фрегатъ постоянно былъ подверженъ сильной боковой качкѣ, розмахи отъ которой доходили по временамъ до 15° въ каждую сторону. Ноября 18-го, вѣтеръ до того постоянно дувшій изъ SW четверти, перешелъ вечеромъ къ WNW и до того засвѣжѣлъ, что у плехта лопнула цѣпь на 75 саженяхъ, раздробило чугунный клюзъ и всю ночь принуждены были дѣйствовать парами, въ помощь даглистовому канату. Утромъ 19 числа вырвало рымъ у канатнаго стопора, разогнуло гакъ у другаго и оба передніе битенга дали движеніе. Всѣ эти неблагопріятныя обстоятельства, препятствовавшія нагрузкѣ, а также подъемъ потеряннаго якоря, задержали фрегатъ въ Кадиксѣ до 23 ноября. Выйдя въ этотъ день около полдня съ Кадикскаго рейда подъ парами, въ исходѣ 8 часа вечера вошли въ Гибралтарскій проливъ, а въ полночь вступили въ Средиземное море.

До 29 ноября, имѣя перемѣнные тихіе противные вѣтры, продолжали плаваніе подъ парами; 29 числа, получивъ попутный вѣтеръ, пары прекратили, а 1 декабря опять развели и подъ парами пришли 2 числа въ полдень на Виллафранкскій рейдъ, гдѣ нашли стоящими на якоряхъ: корабль «Ретвизанъ», фрегатъ «Палканъ», корветъ «Баянъ» и за молой, пароходъ «Рюрикъ».

4 декабря, въ 10 часовъ вечера, прибылъ на фрегатъ «Громобой» Его Императорское Высочество Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, со свитою, и эскадра, по сигналу съ фрегата «Громобой», снялась съ якоря подъ парами. По выходѣ изъ Виллафранкской бухты, суда эскадры построились въ линію баталіи, по предварительно данной диспозиціи: впереди шелъ фрегатъ «Громобой», за нимъ «Ретвизанъ», потомъ «Палканъ» и въ концѣ линіи корветъ «Баянъ»; пароходъ «Рюрикъ» держался на лѣвомъ траверзѣ фрегата. Въ полночь подняли на фрегатѣ «Громобой» флагъ Генералъ-Адмирала.

Пройдя послѣдовательно маяки: Камаратъ, Титанъ и Паркероль, въ исходѣ 11 часа утра, 5 декабря, эскадра вошла на Тулонскій рейдъ, подъ проводкою высланныхъ на французскомъ военномъ пароходѣ лоцмановъ. При приближеніи къ рейду фрегата «Громобой», крѣпость салютовала 21 выстрѣломъ, вслѣдъ затѣмъ произвела тотъ же салютъ стоящая на рейдѣ французская эскадра, состоявшая изъ одного трехденчаго корабля, подъ флагомъ

вице-адмирала Роменъ-де Фоссе, четырехъ двухдечныхъ кораблей, изъ коихъ одинъ подъ флагомъ контръ-адмирала Журьенъ-де-ла-Гравьера, двухъ фрегатовъ и трехъ пароходовъ. Во время салюта, французскія суда разцвѣтились флагами, поднявъ русскіе флаги на гротъ-брамъ-стеньгахъ, а при проходѣ фрегата, стоявшіе по реямъ люди кричали ура. На произведенный салютъ отвѣтствовано было съ фрегата «Громобой» равнымъ числомъ выстрѣловъ, съ подъемомъ французскаго флага. Лишь только фрегатъ сталъ на якорь, начальственныя лица съ флота и изъ города явились представиться Государю Великому Князю; затѣмъ Его Высочество соизволилъ посѣтить префекта и командующаго флотомъ.

6 декабря, съразсвѣтомъ, Е. И. В. Генералъ-Адмиралъ отправился на пароходѣ «Рюрикъ», подъ флагомъ, въ Марсель, откуда изволилъ возвратиться ночью 11 числа, и на другой день переѣхать на «Громобой», на которомъ въ то же время подняли флагъ Генералъ-Адмирала, а на пароходѣ «Рюрикъ» его спустили. Во время отсутствія Его Высочества, принято на фрегатъ «Громобой» изъ адмиралтейства балласту 2500 пудовъ и съ фрегата «Палканъ» 400 пуд. Въ полночь на 12 число эскадра снялась съ якоря, за исключеніемъ фрегата «Палканъ», оставленнаго для ввода въ докъ и исправленія оказавшихся въ немъ, по освидѣтельствованію Коммисіи, поврежденій, а также для пополненія недостающихъ матеріаловъ по вооруженію. При проходѣ фрегата «Громобой» мимо французской эскадры, всѣ суда ея освѣтились фалшфейерами по всѣмъ нокамъ рей.

13 декабря эскадра возвратилась на Вилафранкскій рейдъ и Его Высочество изволилъ съѣхать на берегъ.

15 декабря, по случаю сильно засвѣжѣвшаго вѣтра отъ NW, по сигналу съ флагманскаго фрегата, на судахъ эскадры спустили брамъ-стеньги въ ростры, а потомъ и нижнія реи.

16-го числа утромъ, корветъ «Баянъ» отправился, по приказанію Его Высочества, съ камергеромъ Головинымъ въ Неаполь.

17-го, въ 5 часу вечера, Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ съ Великою Княгинею Александрою Іосифовною и Великимъ Княземъ Николаемъ Константиновичемъ изволили прибыть на фре-

гатъ «Громобой»; вскорѣ за тѣмъ пришелъ на рейдъ Сардинскій военный пароходъ, съ котораго пріѣхалъ на фрегатъ къ Ихъ Высочествамъ Принцъ Кариньянскій. Въ 9 часовъ вечера фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» вышли подъ парами съ Виллафранкскаго рейда для слѣдованія въ Геную; пароходъ же «Рюрикъ» остался, согласно даннаго ему приказанія, въ распоряженіи Великой Княгини Екатерины Михаиловны, для перевоза Ея Высочества въ Чевитта-векію. Сардинскій пароходъ сопровождалъ отрядъ до самой Генуи и при входѣ, на другой день, отряда въ Генуэзскій заливъ, прислалъ на фрегатъ «Громобой» офицера для проводки его на рейдъ. При входѣ фрегата «Громобой» за молу, стоявшіе тамъ винтовые фрегаты: Американскій «Wabash» и Сардинскій «Vittore Emanuele» салютовали Генералъ-Адмиральскому флагу по 21 выстрѣлу и разцвѣтились флагами. Его Высочество, въ тотъ же день изволилъ посѣтить оба фрегата и адмиралтейство, а на другой день вечеромъ отрядъ оставилъ Генуэзкій рейдъ.

Выйдя изъ Генуи подъ парами и парусами, отрядъ направился вдоль италіанскаго берега, прошелъ въ виду маяковъ: Тино и Ливорно и, слѣдуя Піомбинскимъ проходомъ, миновалъ послѣдовательно острова: Паймаіола, Чербола, Монтекристо, Джигліо, Палмарола и Понза и потомъ взялъ курсъ на Палермо. 22-го, съ разсвѣтомъ, открылся островъ Утика, затѣмъ о-въ Сицилія, а въ 10 часовъ утра отрядъ прибылъ на Палермскій рейдъ. Войдя за молу, фрегатъ и корабль стали подлѣ возвратившагося изъ Неаполя корвета «Баянъ» фертоингъ и ошвартовились съ кормы. Ихъ Высочества того же числа изволили оставить фрегатъ и переѣхать съ своимъ дворомъ въ «Оливуцу».

25 декабря Ихъ Высочества изволили слушать на фрегатѣ «Громобой» литургію и, по окончаніи ея, принимали поздравленія отъ командировъ и офицеровъ судовъ эскадры. 28-го числа задулъ жестокій NO, продолжавшійся съ перемѣнною силою, съ шквалами и дождемъ до 30 числа. Волненіе хлестало чрезъ стѣнку, а огромная зыбь, заходившая за молу, производила сильную боковую качку. На всѣхъ судахъ были спущены брамъ-стеньги и стеньги, а на корветѣ «Баянъ» и нижнія реи; на фрегатѣ же «Громобой» и кораблѣ «Ретвизанъ» спустить рей не было воз-

можности по весьма близкому между судами разстоянію; кормовые швартовы были усилены, но за всѣмъ тѣмъ лопались одинъ за другимъ, даже взятый съ фрегата на молу цѣпной канатъ лопнулъ въ соединяющей скобѣ. Были минуты весьма критическія, именно въ ночь на 29 число, когда вырвало нѣсколько паловъ, а на крѣпость остальныхъ нельзя было надѣяться. Въ эту ночь разбило на рейдѣ австрійское купеческое судно, сорванное съ якорей и брошенное на берегъ, и тогда какъ ни съ брантвахты, ни съ берега не было предпринято ничего для спасенія погибающей команды, катеръ съ корабля «Ретвизанъ», презирая явную опасность, спасъ всѣхъ до одного человѣка. На другой день, при такой же погодѣ, шлюпка съ корвета «Баянъ» молодецки подала кабельтовъ влетѣвшему съ моря неаполитанскому корвету, который безъ этой быстрой помощи подвергся бы неминуемой опасности попасть на отмель.

Въ эти дни Его Высочество, не смотря на дождь, вѣтръ и затруднительное сообщеніе по молѣ, неоднократно пріѣзжалъ на молу, чтобы лично удостовѣриться въ положеніи судовъ. 30-го числа погода стихла. 31-го, для дня рожденія Его Величества Короля Неаполитанскаго, суда эскадры разцвѣтились флагами и произвели салютъ 21 выстрѣлъ, на которой съ неаполитанскаго корвета отвѣчали равнымъ числомъ.

Въ новый годъ Ихъ Высочества изволили присутствовать на фрегатѣ «Громобой» при литургіи и молебствіи, послѣ коего произведенъ былъ положенный по Уставу салютъ и суда разцвѣтились флагами; затѣмъ Ихъ Высочества принимали поздравленія офицеровъ и изволили посѣтить корабль «Ретвизанъ» и корветъ «Баянъ». Послѣ полудня пришелъ съ моря англійскій военный клиперъ «Vigilant».

6 января, послѣ литургіи и водоосвященія, происходило освященіе знаменъ. 7-го числа корветъ «Баянъ» отправился съ депешею отъ Его Высочества къ нашему посланнику въ Грецію, получивъ приказаніе зайти на возвратномъ пути на о-въ Мило и привезти оттуда для судовъ эскадры лоцмановъ для плаванія по Архипелагу.

11 января присоединился къ эскадрѣ пароходъ «Рюрикъ».

15-го пришелъ съ моря австрійскій военный пароходъ «Elisabeth»

съ Эрцъ-Герцогомъ Вильгельмомъ, и простоявъ двое сутокъ, отправился обратно.

19-го пришелъ изъ порта Пирей на соединеніе съ эскадрою, корветъ «Медвѣдь», вслѣдствіе полученнаго имъ по телеграфу приказанія Его Высочества.

21 января Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ изволилъ отправиться на пароходѣ «Рюрикъ» въ Мессину, для осмотра находившагося тамъ корабля «Синопъ», и возвратился оттуда 23-го числа. 26-го прибылъ къ эскадрѣ, по исполненіи даннаго порученія, корветъ «Баянъ», а 1 февраля пришелъ изъ Тулона «Палканъ», и такимъ образомъ всѣ суда эскадры Средиземнаго моря соединились на Палермскомъ рейдѣ. Но какъ по существующимъ въ портахъ Неаполитанскаго королевства правиламъ, въ нихъ не должно находиться одновременно болѣе четырехъ военныхъ судовъ той же чужестранной націи, то фрегатъ «Палканъ» и корветъ «Медвѣдь» были отправлены на другой день въ Мессину.

Во все время нахожденія эскадры на Палермскомъ рейдѣ, ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, при благопріятной погодѣ, производилось на судахъ, по сигналу съ флагманскаго фрегата, парусное и артиллерійское ученье: утромъ съ 9 до 11 часовъ, послѣ обѣда съ 3 до 5, а также ученье на шлюпкахъ.

6 февраля Его Императорское Высочество Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ съ Великою Княгинею Александрою Іосифовною изволили переѣхать на фрегатъ «Громобой» и того же числа фрегатъ, сопутствуемый кораблемъ «Ретвизанъ», вышелъ съ Палермскаго рейда подъ всѣми парусами. Пароходу «Рюрикъ» приказано остаться ждать фельдъегеря и, по прибытіи его, немедленно идти на соединеніе съ эскадрою въ Мальту; корветъ «Баянъ» оставленъ по случаю открывшейся у него течи. 7-го числа утромъ, подойдя къ маяку Фаро, развели пары, взяли лоцмановъ, и выйдя въ Мессинскій проливъ, около полудня, бросили якорь на Мессинскомъ рейдѣ, гдѣ нашли фрегатъ «Палканъ» и корветъ «Медвѣдь».

10-го числа «Палканъ» и «Медвѣдь» были отправлены впередъ въ Сиракузы съ приказаніемъ слѣдовать подъ парусами, а 11-го перешли туда же и остальныя суда подъ парами. 12-го числа, съ разсвѣтомъ, эскадра вышла съ Сиракузскаго рейда и, слѣдуя подъ парами и парусами, въ 7 часовъ утра прошла параллель

мыса Пассаро и взяла курсъ на Мальту. Около полдня открылся островъ, а въ началѣ 3-го, эскадра, построившись въ линію баталіи, вошла на Валеттскій рейдъ, при неумолкаемомъ салютѣ генералъ-адмиральскому флагу, сперва крѣпости, потомъ городовой батареи, вслѣдъ затѣмъ адмиральскаго корабля и наконецъ всѣхъ прочихъ судовъ англійской эскадры. Фрегатъ «Громобой» расположился возлѣ портоваго трехдечнаго корабля подъ флагомъ контръ-адмирала Кодрингтона, а прочія суда эскадры бросили якоря подлѣ судовъ англійской эскадры, состоявшей изъ кораблей: «Marlborough», подъ флагомъ вице-адмирала Феншау, «Conquerer» и «Alfred» подъ ординарными вымпелами; тутъ же находился нашъ корабль «Цесаревичъ», зашедшій въ Мальту для исправленія оказавшихся поврежденій, послѣ выдержаннаго имъ шторма. На произведенные салюты съ фрегата «Громобой» было отвѣтствовано: крѣпости 21 выстрѣломъ, а адмиралу 15-ю. При съѣздѣ Великаго Князя на берегъ, крѣпость и флотъ вторично произвели салютъ и люди на всѣхъ англійскихъ судахъ разошлись по реямъ. 15-го присоединился къ эскадрѣ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ».

19-го числа эскадра вышла изъ Мальты для слѣдованія въ Палермо. По выходѣ съ рейда подъ парами, сигналомъ приказано было кораблю «Ретвизанъ» и фрегату «Палканъ» прекратить пары и вступить подъ паруса, а пароходу «Рюрикъ» отдѣлиться отъ эскадры и идти по назначенію».

21-го въ полночь фрегатъ «Громобой» прибылъ на Палермскій рейдъ, а на другой день перешелъ за молу, гдѣ стояли корветъ «Баянъ», пароходъ «Рюрикъ» и англійскій военный пароходъ «Scourge»; прочія суда эскадры прибыли въ Палермо: фрегатъ «Палканъ» 25 февраля, корабль «Ретвизанъ» 8 марта.

На первой недѣлѣ великаго поста Ихъ Императорскіе Высочества изволили говѣть и пріобщаться Св. Тайнъ на фрегатѣ «Громобой». Также говѣли офицеры и команда на всѣхъ судахъ эскадры.

4 марта пароходъ «Рюрикъ» отправился въ Чивитта-векію для состоянія при Его Величествѣ Королѣ Прусскомъ, находившемся въ Римѣ.

8 марта эскадра окончательно оставила Палермо и перешла подъ парами въ Неаполь; по приходѣ куда въ тотъ же вечеръ Ихъ Высочества изволили переѣхать съ фрегата на берегъ въ

приготовленный для нихъ дворецъ. По неимѣнію въ военной гавани достаточно мѣста для помѣщенія всѣхъ судовъ, въ ней расположились только фрегатъ «Громобой» и корветъ «Баянъ», введенный потомъ въ докъ, вслѣдствіе значительно-усилившейся на немъ течи, открывшейся съ самаго выхода корвета изъ Кронштадта; корабль же «Ретвизанъ» и фрегатъ «Палканъ» отправились въ Кастель-а-маре.

28-го числа пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» присоединился къ эскадрѣ, а 6 апрѣля отправился съ Его Величествомъ Королемъ Прусскимъ; того же числа прибыли изъ Кастель-а-маре корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Палканъ». Утромъ слѣдующаго дня эскадра оставила Неаполь и, зайдя на сутки въ Кастель-а-маре, направились въ Мессинскій проливъ подъ парами. Не доходя 15 миль до маяка Фаро, встрѣтили до того свѣжій противный сирокко, что суда, имѣя полный ходъ, нисколько не подвигались впередъ и принуждены были лавировать подъ парами и триселями. 9 апрѣля, вечеромъ, эскадра прибыла на Мессинскій рейдъ, гдѣ встрѣтивъ праздникъ Св. Пасхи, въ самое Свѣтлое Воскресеніе вышла подъ парами для слѣдованія въ Пирей. 14-го числа эскадра, обогнувъ мысъ Матапанъ, вступила въ Архипелагъ, а 15-го, въ 3 часа пополудни, бросила якорь на Пирейскомъ рейдѣ. На рейдѣ находились: французскій фрегатъ «Pomone», подъ флагомъ контръ-адмирала Клаво, корветъ и пароходъ; англійскій и греческій корветы и нѣсколько мелкихъ судовъ. Суда эти, при появленіи генералъ-адмиральскаго флага, салютовали по 21 выстрѣлу, на что съ фрегата «Громобой» отвѣчали равнымъ числомъ выстрѣловъ; на рейдѣ находился также корветъ «Медвѣдь».

Вскорѣ по приходѣ эскадры, прибылъ на фрегатъ «Громобой» Его Величество Король Греческій, съ которымъ Ихъ Высочества изволили отправиться на берегъ. При пріѣздѣ и отъѣздѣ Его Величества, всѣ стоявшія на рейдѣ суда произвели салюты, поставили людей по реямъ и разцвѣтились флагами.

Эскадра простояла въ Пиреѣ до 24 апрѣля, въ этотъ день Ихъ Высочества съ Ихъ Величествами Королемъ и Королевою изволили прибыть на фрегатъ и за тѣмъ эскадра и корветъ «Медвѣдь» снялись съ якоря и вышли изъ Пирея подъ парами, сопровождаемые паровою королевскою яхтою, на которой Ихъ Ве-

личества, по съѣздѣ съ фрегата «Громобой», въ заливѣ, изволили отправиться обратно.

По выходѣ изъ Саламинскаго залива, корветъ «Медвѣдь», по сдѣланному ему съ флагманскаго фрегата сигналу «идти по назначенію», отсалютовавъ, отдѣлился отъ эскадры для слѣдованія въ Константинополь; отрядъ же, продолжая идти подъ парами и ставя по временамъ паруса, миновалъ 25-го утромъ траверзъ мыса Андонисъ, 26-го прошелъ острова: Фалконеръ, Милло и Христіанію, 27-го острова Кандію и Кази, а 28-го бросилъ якорь на Яффскомъ рейдѣ.

Двухнедѣльная стоянка у Яффы не смотря на то, что суда стояли въ совершенно открытомъ морѣ, была самая спокойная. Въ продолженіе ея, Ихъ Императорскія Высочества изволили совершить поѣздку въ Іерусалимъ, а также, съ разрѣшенія Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, посѣтили Святыя мѣста всѣ г.г. офицеры и большая часть команды судовъ эскадры.

Оставивъ фрегатъ «Палканъ» въ Яффѣ для перевоза Патріарха Іерусалимскаго въ Смирну, отрядъ снялся 11 мая вечеромъ съ якоря и къ утру слѣдующаго дня прибылъ въ Бейрутъ. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, фрегатъ «Громобой» съ Ихъ Императорскими Высочествами, отправился 14-го числа въ Родосъ, назначивъ кораблю «Ретвизанъ», оставленному въ Бейрутѣ для догрузки угля, рандеву Смирна.

17-го числа, подходя къ острову Родосу, встрѣтили корветъ «Баянъ», съ котораго приняли фельдъегеря и назначивъ корвету рандеву Хіосъ, зашли на два часа въ Родосъ, а 18-го, послѣ полдня, стали на якорь у острова Патмоса; 19-го мая перешли къ острову Самосъ, 20-го бросили якорь у острова Хіосъ, обозрѣвъ на пути Чесменскій заливъ.

Находившійся у Хіоса корветъ «Баянъ» былъ отправленъ съ депешами отъ Его Высочества въ Дарданеллы, а фрегатъ, снявшись 22-го числа съ разсвѣтомъ съ якоря, въ тотъ же день прибылъ въ Смирну. При появленіи на рейдъ генералъ-адмиральскаго флага, стоявшіе здѣсь суда: французскій фрегатъ «Pomone», турецкій бригъ и фрегатъ «Палканъ» салютовали 21 выстрѣломъ и поставили людей по реямъ.

23-го числа, по прибытіи корабля «Ретвизанъ», фрегатъ «Гро-

мобой» оставилъ Смирну и, въ сопровожденіи компанейскаго парохода «Владиміръ», отправился въ Константинополь. Оставшимся на рейдѣ судамъ эскадры приказано было: кораблю «Ретвизанъ» ожидать возвращенія фрегата «Громобой», а фрегату «Палканъ» слѣдовать въ Россію и передать, по прибытіи въ Мессину, такое же приказаніе находящемуся тамъ пароходу «Рюрикъ».

24-го числа, принявъ у острова Тенедоса съ корвета «Баянъ» фельдъегеря и приказавъ корвету идти въ Смирну и дожидаться тамъ фрегата, вошли, около полдня, подъ парами и парусами, при попутномъ ровномъ W вѣтрѣ, въ Дарданельскій проливъ, а въ 6 часовъ вечера, пройдя параллель мыса Узунъ-Фенеръ, вступили въ Мраморное море. При проходѣ фрегата «Громобой» мимо Дарданельской крѣпости, эта послѣдняя салютовала 21 выстрѣломъ и получила равный отвѣтъ.

На другой день утромъ, у входа въ Босфоръ, встрѣтилъ Его Высочество на пароходѣ «Прутъ» нашъ повѣренный въ дѣлахъ въ Константинополѣ князь Лобановъ-Ростовскій, для принятія коего остановили ходъ. Затѣмъ фрегатъ, сопровождаемый пароходами «Прутъ» и «Владиміръ», вошелъ въ Босфоръ и противъ Топханы бросилъ якорь, отвѣтивъ на салютъ корвета «Медвѣдь» сигналомъ. Вскорѣ послѣ того Ихъ Высочества изволили отправиться для свиданія съ Султаномъ въ Кіоскъ, гдѣ пробывъ около часу, возвратились на фрегатъ. При съѣздѣ и возвращеніи Ихъ Высочествъ фрегатъ салютовалъ по 21 выстрѣлу, а стоящіе по реямъ люди кричали ура; также салютовала генералъ-адмиральскому флагу и англійская винтовая канонирская лодка. Во время нахожденія Ихъ Высочествъ на берегу, фрегатъ размѣнялся салютами съ крѣпостью. 26-го числа съ разсвѣтомъ фрегатъ «Громобой» перешелъ къ мѣстечку Эмергянъ, гдѣ Ихъ Высочества изволили съѣхать въ приготовленный для нихъ дворецъ. Въ этотъ же день Его Величество Султанъ посѣтилъ Ихъ Высочества; при проѣздѣ его были отданы съ фрегата всѣ подобающія почести.

2 іюня Ихъ Императорскія Высочества, посѣтивъ фрегатъ, изволили переѣхать на пароходъ «Владиміръ», на которомъ тотчасъ же подняли генералъ-адмиральскій флагъ, и на фрегатѣ контръ-адмиральскій. Въ тотъ же день фрегатъ снялся съ якоря

и отправился въ Смирну, куда прибылъ 6 числа съ разсвѣтомъ, совершивъ путь частію подъ парами, и частію подъ парусами.

Принявъ въ Смирнѣ уголь и сдѣлавъ необходимые запасы провизіи и прочаго, суда эскадры оставили 9 числа Смирну и согласно полученнаго отъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала приказанія, отправились: фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» въ обратный путь въ Россію, а корветъ «Баянъ» на станцію въ Пирей.

Вышедши изъ Смирнскаго залива подъ парами, фрегатъ и корабль взяли курсъ между островами Хіосъ и Инсара; 10 числа около полдня вступили въ проливъ Дора, прошли между островами Зеа и Макрониси и, миновавъ траверзъ острова Св. Георгія, который оставили въ правой рукѣ, взяли курсъ на мысъ Сантъ-Анжело, что на южной оконечности Мореи. Прошедши его 11 го числа утромъ и оставивъ островъ Цериго въ лѣвой сторонѣ, направились на мысъ Матапанъ, а пройдя его меридіанъ, перемѣнили курсъ на NWtW. 12 числа утромъ прекратили пары, подняли винтъ и вступили подъ паруса; 13-го же на ночь, по случаю совершеннаго штиля, опять развели пары и, подъ парами, прибыли 15 іюня въ Мессину, гдѣ были поставлены въ карантинъ.

Пополнивъ запасъ угля, фрегатъ и корабль, не дождавшись окончанія срока карантина, на другой же день вышли подъ парами изъ Мессины. 17-го утромъ прошли меридіанъ Палермо, 18-го прекратили пары, подняли винты и вступили подъ паруса; 19-го въ полночь прошли меридіанъ Кагліари, получили попутный SO и имѣли ходу до $10^1/_2$ узловъ; къ вечеру 21 числа совершенно стихло, и суда, проштилѣвавъ трое сутокъ, 24-го развели пары; 25-го, вечеромъ, прошли меридіанъ мыса де-Гате; на слѣдующій день вступили въ Гибралтаръ, а 27-го утромъ бросили якорь на Кадикскомъ рейдѣ, гдѣ нашли испанскую эскадру, состоящую изъ двухдечнаго корабля, фрегата, корвета и нѣсколькихъ пароходовъ.

Не смотря на то, что со дня выхода судовъ изъ Смирны прошло около трехъ недѣль и что отъ испанскаго консула въ Смирнѣ имѣлось свидѣтельство о благополучномъ состояніи страны относительно народнаго здравія, въ Кадиксѣ не только не допустили

суда имѣть сообщеніе съ берегомъ, но даже отказали докончить карантинъ начатый въ Мессинѣ; обстоятельство это и постоянно дувшіе свѣжіе вѣтра, препятствовавшіе доставленію изъ города угля, воды и провизіи, задержали суда на рейдѣ до 4 іюля. Выйдя въ этотъ день съ Кадикскаго рейда подъ парами, отрядъ, слѣдуя по назначенію, прошелъ 5 числа вечеромъ меридіанъ мыса С.-Винсентъ; 6-го утромъ, получивъ попутный вѣтеръ, прекратилъ пары; 7-го прошелъ параллель Финистера и 9-го утромъ вступилъ въ Бискайскую бухту. 10 числа къ вечеру совершенно заштилѣло и отрядъ, прождавъ безуспѣшно двое сутокъ перемѣны погоды, 12-го развелъ пары. 13 числа суда прошли меридіанъ мыса Уэссана и, слѣдуя Англійскимъ каналомъ, на другой день послѣ полдня бросили якорь на Шербургскомъ рейдѣ.

Получивъ здѣсь по телеграфу приказаніе Его Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, немедленно идти въ Портсмутъ и ожидать тамъ Его Высочество, отрядъ, съ разсвѣтомъ слѣдующаго дня, снялся съ якоря и перешелъ въ Портсмутъ. При входѣ на рейдъ, адмиральскій фрегатъ салютовалъ крѣпости и рейдовому кораблю, на коемъ былъ поднятъ адмиральскій флагъ и, получилъ тотчасъ же отвѣтъ. На рейдѣ находился англійскій флотъ, состоявшій изъ 6 кораблей (изъ коихъ два подъ контръ-адмиральскими флагами), четырехъ фрегатовъ и двухъ пароходовъ, и фрегатъ «Палканъ», прибывшій сюда изъ Гавра, вслѣдствіе полученнаго имъ по телеграфу приказанія.

25 іюля, по случаю дня рожденія Принца Алфреда, суда отряда, по приглашенію главнаго командира порта—принявъ участіе въ празднествѣ, произвели въ полдень, вмѣстѣ съ англійской эскадрой, салютъ и подняли на всѣхъ трехъ брамъ-стеньгахъ національные флаги. Въ тотъ же день, въ 6 часовъ вечера, изволилъ прибыть на фрегатъ «Свѣтлана», Его Императорское Высочество Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ.

27 іюня, въ день рожденія Ея Величества Государыни Императрицы Маріи Александровны, со всѣхъ стоящихъ на рейдѣ судовъ, какъ нашихъ такъ и англійскихъ, былъ произведенъ въ полдень салютъ, послѣ чего суда разцвѣтились флагами.

30-го числа Его Высочество изволилъ произвести отряду па-

русное ученье и, по окончаніи его, сигналомъ съ фрегата «Громобой», изъявилъ Свое удовольствіе.

1 августа эскадра оставила Портсмутъ: фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» отправились въ Киль, а фрегатъ «Полканъ» въ Гавръ.

Слѣдуя каналомъ подъ парами и парусами съ попутнымъ вѣтромъ, фрегатъ «Громобой» и корабль «Ретвизанъ» прошли 2-го числа утромъ меридіанъ маяка Донженесъ, миновали около полдня траверзъ маяка Зюйдъ-Форландъ и, вступивъ въ Нѣмецкое море, прекратили пары. Войдя 6 августа въ Скагеракъ, заштилѣли и потому развели пары. 7-го утромъ встрѣтили фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ»; послѣ полдня вошли въ Категатъ; 8-го числа утромъ вступили въ Большой Бельтъ, а 9 августа прибыли въ Киль. 11 августа присоединился къ эскадрѣ фрегатъ «Полканъ». 15-го съ разсвѣтомъ отрядъ оставилъ Киль и, слѣдуя подъ парами и парусами, въ 6 часовъ вечера прошелъ меридіанъ Дарсерорта и вступилъ въ Балтійское море.

17-го вечеромъ, на параллели острова Фаро, встрѣтили отрядъ контръ-адмирала Нордмана.

18-го вошли въ Финскій заливъ и, встрѣтивъ у Пакерорта вице-адмирала Фонъ-Шанца, передали ему депеши.

Въ ночь на 19-е число, подходя къ острову Гогланду, корабль «Ретвизанъ», ночнымъ сигналомъ далъ знать, что имѣетъ недостатокъ въ топливѣ, почему кораблю приказано было вступить подъ паруса; фрегаты же, продолжая идти подъ парами, прибыли 19-го числа вечеромъ на Кронштадтскій рейдъ.

22-го Ея Императорское Высочество Государыня Великая Княгиня Александра Іосифовна изволила посѣтить фрегатъ «Громобой», а 23-го—корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Полканъ».

28-го Государь Императоръ изволилъ произвести судамъ отряда Высочайшій смотръ. Въ тотъ же день спустили на фрегатѣ «Громобой» контръ-адмиральскій флагъ.

За тѣмъ суда эскадры, по осмотрѣ ихъ дивизіоннымъ начальникомъ, вошли послѣдовательно въ гавань, именно: корабль «Ретвизанъ» 2 сентября, фрегатъ «Громобой» 3-го, фрегатъ «Полканъ» и корветъ «Баянъ»—4-го, и всѣ кончили кампанію.

b) *Пароходъ «Рюрикъ»* (*).

Выйдя изъ Кронштадта 3 октября, пароходъ «Рюрикъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Баженова, 8 октября прибылъ въ Киль, откуда 13 октября отправился въ Средиземное море. 29 октября прибылъ на Лисабонскій рейдъ, выдержавъ сильный штормъ въ Бискайской бухтѣ и у береговъ Португаліи, въ слѣдствіе котораго долженъ былъ произвести починку понесенныхъ имъ въ морѣ поврежденій носовой и кормовой части судна. По окончаніи же исправленій, взявъ запасъ продовольствія и каменнаго угля, 16 ноября пароходъ вышелъ съ Лисабонскаго рейда, для слѣдованія въ Виллафранку, гдѣ поступилъ въ составъ эскадры Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала.

6 января 1859 г. пароходъ снялся съ Виллафранкскаго рейда, съ Ея Высочествомъ Великою Княгинею Екатериною Михаиловною и супругомъ Ея Герцогомъ Георгомъ Мекленбургъ-Стрелицкимъ, для слѣдованія въ Чевитта-векію, куда и прибылъ 7 января. Отсюда Ихъ Высочества отправились въ Римъ, а пароходъ «Рюрикъ» 10 января вышелъ въ море и 11-го прибылъ въ Палермо, гдѣ снова соединился съ эскадрой.

21 января Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ отправился на пароходѣ въ Мессину и 23-го возвратился въ Палермо.

13 февраля пароходъ «Рюрикъ», по приказанію Его Высочества, вышелъ изъ Палермо въ Мальту и возвратился въ Палермо 20 февраля со свитою Его Высочества.

4 марта вышелъ изъ Палермо и 5-го прибылъ въ Чивитта-векію, имѣя приказанія Ея Высочества состоять въ распоряженіи Короля Прусскаго, до отбытія Его въ Берлинъ. 16 апрѣля «Рюрикъ» перешелъ въ Анкону, гдѣ, 24 апрѣля, Его Величество король Прусскій изволилъ сѣсть на пароходъ и отправиться въ Тріестъ.

(*) О плаваніи парохода «Рюрикъ», корабля «Ретвизанъ» и корвета «Баянъ» въ составѣ эскадры было говорено уже въ плаваніи фрегата «Громобой»; здѣсь же сообщается описаніе плаваній этихъ судовъ отдѣльно отъ эскадры.

25 апрѣля «Рюрикъ» прибылъ на Тріестскій рейдъ, гдѣ Его Величество съѣхалъ на берегъ, объявивъ командиру, что болѣе нужды въ пароходѣ не имѣетъ, а потому пароходъ отправился въ Анкону и оттуда въ Мессину, для соединенія съ эскадрою.

29 мая, съ пришедшимъ въ Мессину фрегатомъ «Полканъ», пароходъ «Рюрикъ» получилъ приказаніе начальника отряда идти въ Кронштадтъ, и напути зайти въ Геную, Виллафранку и Марсель. 30 мая пароходъ вышелъ съ Мессинскаго рейда и 2 іюня пришелъ въ Геную, гдѣ, взявъ два экипажа Его Высочества, того же дня снялся съ якоря и 3-го утромъ, пришелъ въ Виллафранку. Забравъ здѣсь пароходные запасы и принявъ 600 пуд. угля, 4 іюня ушелъ въ Марсель; но свѣжій NW заставилъ пароходъ зайти въ Тулонъ. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, 16 іюня вышелъ въ море и 20 іюня прибылъ въ Кадиксъ. Выйдя изъ Кадикса 23-го, прибылъ въ Лисабонъ 25 іюня, гдѣ, взявъ угля и свѣжей провизіи, 29 го ушелъ въ Шербургъ, куда прибылъ 5 іюля, и 8 го пришелъ въ Гавръ, откуда 16-го отправился въ Киль. На этомъ послѣднемъ переходѣ пароходъ заходилъ, по случаю свѣжаго вѣтра, въ Готенбургъ и, простоявъ тамъ два дня, 18-го прибылъ въ Киль. Изъ Киля вышелъ 22-го, а 25 іюля благополучно прибылъ въ Кронштадтъ.

с) *Корабль Ретвизанъ.*

5 августа 1858 года, корабль «Ретвизанъ», подъ командою капитана 1 ранга барона Таубе, снялся съ якоря съ Кронштадтскаго рейда, для слѣдованія въ Средиземное море.

Имѣя на кораблѣ Коммисію, назначенную для удостовѣренія исправности машины и для окончательнаго пріема механизма отъ заводчика, корабль шелъ до Ревеля подъ парами. Во время этого перехода подшипники на рамѣ постоянно разгорячались, но не заставили останавливать машины, которая дѣйствовала въ продолженіе 35 часовъ, дѣлая отъ 32 до 48 оборотовъ; ходу въ послѣднемъ случаѣ было 8 узловъ, при маловѣтріи отъ SW.

Подошедши къ башнямъ Аспо и Лескэръ, по створу ихъ была опредѣлена девіація нормальнаго компаса, поставленнаго на постоянной, твердо-укрѣпленной стойкѣ на ютѣ. Проходя створы

башень разными курсами до 20 разъ и употребивъ для того до 4 часовъ времени, нашли девіацію вообще незначительною, что капитанъ 1 ранга Таубе приписывалъ высоко отъ палубы установленному компасу.

Придя, 7 августа, на Ревельскій рейдъ, приняли съ корабля «Прохоръ» 16 чел. комендоровъ, окончившихъ учебный курсъ. Снявшись съ якоря въ тотъ же день вечеромъ, вскорѣ принуждены были, по случаю пасмурности, стать на якорь, въ трехъ кабельтовыхъ отъ Карлосскаго голика. Утромъ 9 августа снялись съ якоря подъ парами, чтобы пройти узкость. На меридіанѣ Сурона, прекративъ пары, при попутномъ бомъ-брамсельномъ вѣтрѣ отъ SO, поставили всѣ паруса, и, имѣя лисели съ лѣвой, шли отъ 5 до 8 узловъ до вечера 10-го числа; но на траверзѣ Эландскаго маяка совершенно заштилѣли. Развели пары и утромъ 11-го подошли къ Борнгольму, гдѣ получили тотъ же O-й вѣтръ и потому подняли винтъ и поставили лисели съ обѣихъ. Ходъ былъ до 7 узловъ.

При вторичномъ дѣйствіи машины, подшипники разгорячались менѣе, вѣроятно потому, что машина обошлась.

Вечеромъ 11-го подошли къ Дарсерорту, но заштилѣвъ въ этой узкости, развели пары, и при густомъ туманѣ, который по временамъ прочищался, подошли, на разсвѣтѣ, къ южной оконечности Лааланда, вдоль котораго прошли 30 миль и выйдя въ Бельтъ приняли лоцмана. Не дойдя до Ниборга миль на 12, вечеромъ 12-го числа, стали на якорь и, принявъ другаго лоцмана, пришли въ этотъ портъ въ 1 часу пополудни.

Передъ отправленіемъ изъ Кронштадта, корабль сидѣлъ ахтерштевнемъ 26 ф., форштевнемъ 23 ф. 2 д., по чертежу же долженъ бы углубиться кормою 23 ф. 1 д., а носомъ 21 ф. 7 дюйм., и, какъ прежніе парусные корабли, долженъ былъ имѣть провизіи на 4 мѣсяца. Но предъ снятіемъ съ якоря, онъ имѣлъ провизіи только на 3 мѣсяца, а углубился такъ значительно; причину этому капитанъ 1 ранга Таубе видѣлъ въ томъ, что при составленіи чертежа, не были приняты въ расчетъ значительныя тяжести, составляющія необходимыя потребности винтовыхъ кораблей.

Переходъ изъ Ниборга замедлился противными свѣжими вѣтрами, доходившими иногда до 4 рифовъ. Въ Нѣмецкомъ морѣ

корабль лавировалъ, не употребляя паровъ, потому что машина при 46 оборотахъ, въ свѣжій противный вѣтръ съ большимъ волненіемъ, не давала кораблю достаточно ходу. На этомъ переходѣ корабль выказалъ свои превосходныя качества подъ парусами. 7 сентября «Ретвизанъ» прибылъ благополучно на Брестскій рейдъ.

Морской префектъ изъявилъ полную готовность снабдить корабль всѣмъ необходимымъ. По корпусу и рангоуту «Ретвизанъ» не имѣлъ надобности въ пособіи порта; для машины же потребовалось отлить шестерню, для поворачиванія вручную.

Въ плаваніи Атлантическимъ океаномъ имѣли большею частію попутные вѣтры и теплую погоду. Корабль совершилъ переходъ до Кадикса въ 7 дней. Пополнивъ здѣсь часть провизіи, 24 октября «Ретвизанъ» снялся съ якоря для слѣдованія въ Виллафранку. Корветъ «Медвѣдь», пришедшій сюда 13 октября, вышелъ въ море вмѣстѣ съ кораблемъ.

На послѣднемъ переходѣ изъ Бреста машина корабля дѣйствовала исправно. Опрѣснительный аппаратъ доставлялъ болѣе нежели двойную порцію воды, т. е. 700 ведръ въ сутки, и по этому вода опрѣснялась только 3 раза въ недѣлю.

На Кадикскомъ рейдѣ корабль стоялъ фертоингъ въ двухъ миляхъ отъ города.

Въ Виллафранку прибыли 4 ноября. Здѣсь командиръ корабля получилъ по телеграфу позволеніе Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала идти въ Геную и ожидать тамъ приказанія Его Высочества около 1 декабря.

Принявъ въ Виллафранкѣ отъ Сардинскаго военнаго начальства мѣсто, уступленное намъ Сардинскимъ правительствомъ во временное пользованіе, для склада угля, корабль снялся съ якоря 12 ноября вечеромъ и прибылъ въ Геную на другой день утромъ.

По выходѣ изъ Кадикса, въ продолженіе послѣднихъ трехъ недѣль, не имѣли ни одного сухаго дня. Но непромокаемая одежда, назначенная новымъ положеніемъ и купленная въ Брестѣ на 200 челов., безъ сомнѣнія, предохранила команду корабля отъ болѣзней.

24 ноября перешли на Виллафранкскій рейдъ. 5 декабря прибыли на Тулонскій рейдъ. 13-го перешли въ Виллафранку, а 18-го въ Геную. 22 декабря прибыли на Палермскій рейдъ.

29 декабря, при весьма свѣжемъ вѣтрѣ лейтенантъ Фесунъ, бывшій на вахтѣ и увидавшій разбивающееся въ бурунахъ судно, вызвался спасти погибавшую его команду. Отправившись на катерѣ съ кабельтовымъ, офицеръ этотъ спасъ шкипера австрійскаго судна и четырехъ человѣкъ изъ команды. Съ лейтенантомъ Фесуномъ находились гардемаринъ Ивановъ, боцманъ Вороновъ и 13 челов. нижнихъ чиновъ.

Въ продолженіе ночи командою корабля вытащены изъ воды еще 4 человѣка, бросившихся за бортъ съ неаполитанской канонерской лодки, которую начало заливать.

Всего спаслось съ разбитаго судна 10 человѣкъ, чему наиболѣе способствовали мичманъ Шихмановъ, гардемарины Ивановъ и Вороновъ.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу рапорта барона Таубе, Всемилостивѣйше пожаловалъ всѣмъ этимъ лицамъ золотыя медали, 13-ти нижнимъ чинамъ серебряныя, кромѣ того Воронову и 13 нижнимъ чинамъ по 2 рубля на человѣка.

6 февраля «Ретвизанъ», по сигналу съ фрегата «Громобой», снялся съ якоря съ Палермскаго рейда, и въ составѣ эскадры Его Императорскаго Высочества, былъ въ Мальтѣ, откуда 22 февраля перешелъ въ Мессину. Съ 23 февраля, въ продолженіе первой недѣли поста, команда говѣла. 1 марта корабль вышелъ изъ Мессины и 3 марта прибылъ въ Палермо.

8 марта изъ Палермо отправился въ Неаполь, куда и прибылъ 9 числа. Отсюда 9 апрѣля перешелъ въ Мессину и 12-го отправился къ берегамъ Греціи. 15 апрѣля прибылъ на Пирейскій рейдъ, откуда 2-го отправился къ берегамъ Сиріи и 28 апрѣля прибылъ на Яффскій рейдъ.

12 мая перешелъ на Бейрутскій рейдъ. 16-го отправился въ Архипелагъ, посѣтилъ острова Хіосъ и Родосъ и 23-го прибылъ въ Смирну. Отсюда предпринялъ обратное плаваніе въ Кронштадтъ 9 іюня, а 15-го прибылъ на Мессинскій рейдъ, откуда вышелъ 16-го и прибылъ въ Кадиксъ 27-го. 4 іюля вышелъ изъ Кадикса и 14-го бросилъ якорь на Шербургскомъ рейдѣ. 15-го перешелъ въ Портсмутъ. 1 августа снялся съ якоря и 9-го прибылъ на Кильскій рейдъ, откуда вышелъ 15-го и пришелъ благополучно въ Кронштадтъ 21-го августа.

d) *Корветъ «Баянъ».*

5 августа 1858 года корветъ «Баянъ», подъ командою капитана 2 ранга Истомина, снялся съ Кронштадтскаго рейда, подъ парами, для слѣдованія въ Средиземное море .8 августа, вечеромъ, «Баянъ» прибылъ благополучно на Копенгагенскій рейдъ. Во время этого перехода берегъ былъ покрытъ туманомъ и вѣтеръ дулъ тихій противный, исключая пространства между Борнгольмомъ и Копенгагеномъ, гдѣ дулъ OSO, засвѣжѣвшій до степени рифъ-марсельнаго. Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля, 11 августа, въ 2 часа по полудни, корветъ снялся съ якоря и въ 5 часовъ вступилъ въ Категатъ. Продолжая плаваніе при свѣжемъ W вѣтрѣ, 13 августа, около 5 часовъ пополудни замѣтили въ машинѣ, что ослабли нажимныя пружины поршневыхъ набивокъ. Но какъ подобное исправленіе не могло быть произведено скоро и удобно на большомъ волненіи, то взяли курсъ къ Арендалю, куда пришли въ 7 часовъ вечера и зайдя за маяки, стали на якорь. 14 числа, около полудня, окончивъ исправленія въ машинѣ, развели пары и вышли въ море при ONO вѣтрѣ. Въ часъ пополудни вступили въ Скагеракъ. Вскорѣ вѣтеръ опять перешелъ на W и развелъ огромное волненіе; для испытанія же качествъ корвета продолжали плаваніе. Въ это время, идучи по 6 узловъ противъ вѣтра и волненія, корветъ сильно страдалъ; но когда вышелъ за Линдеснесъ и вѣтръ, перейдя на NW, далъ возможность поставить стакселя, тогда вполнѣ выказались отличныя морскія качества корвета. Продолжая плаваніе при постоянныхъ свѣжихъ противныхъ вѣтрахъ и находясь по обсерваціи, въ полдень 17-го, въ 40 миляхъ къ N отъ Галоперскаго плавучаго маяка и въ 35 миляхъ отъ ближайшаго берега, взяли курсъ къ берегу, чтобы укрыться отъ волненія. Въ 5 часовъ вечера, подходя къ берегу, увидѣли лоцмановъ, которые на двухъ 8 веселныхъ гичкахъ, гребли къ корвету. Приближаясь къ нему, одна гичка ударилась форштевнемъ въ бокъ другой и перерѣзала ее пополамъ. Изъ бывшихъ на ней людей 3 человѣка вытащены были на корветъ, а остальные спасены другою гичкою. Принявъ лоцмановъ, корветъ взялъ курсъ на S, вдоль англійскаго берега; въ $^1/_2$ 10 часа,

за сильной пасмурностью, корветъ принужденъ былъ стать на якорь близъ маяка Орфордиесъ.

На другой день, т. е. 18-го, при свѣжемъ W вѣтрѣ, продолжали плаваніе на S; но около полдня, придя въ Диль и не надѣясь съ успѣхомъ продолжать плаваніе по каналу до Портсмута, стали на якорь, въ ожиданіи благопріятной погоды. Въ 5 часовъ вечера, когда W вѣтръ нѣсколько стихъ и потомъ перешелъ къ NW, корветъ снялся съ якоря и 19 августа благополучно прибылъ на Спитгедскій рейдъ, гдѣ нашелъ отрядъ судовъ капитана 1 ранга Попова.

Снявшись съ якоря 27 августа и взявъ курсъ на Ниддльскій проходъ, корветъ въ 11 час. вступилъ въ каналъ при большой зыби отъ SW и самомъ тихомъ WNW. Особенной выгоды вступать подъ паруса не было, а потому корветъ, продолжая идти подъ парами, взялъ курсъ къ мысу Стартъ. Высадивъ у Старта лоцмана, взялъ курсъ на Уэссанъ, куда и прибылъ къ полдню 28 числа; но густой туманъ заставилъ держаться отъ него W-е, подъ малымъ ходомъ. Въ 5 часовъ вечера туманъ прочистился, тогда опредѣлившись у Уэссанскаго маяка, корветъ вступилъ въ Бискайскую бухту. Продолжая плаваніе, при постоянно тихомъ противномъ вѣтрѣ и густомъ туманѣ, встрѣтилъ лоцмана прошедши островъ Dieu. Взявъ отсюда курсъ на Кордуанскій маякъ, прибылъ на видъ его въ 11 часовъ вечера 29 числа; но малая вода задержала корветъ до 3 часа пополудни. Съ приливомъ же корветъ вошелъ въ рѣку Жиронду, гдѣ въ 9 час. утра 30 августа, сталъ на якорь у мѣстечка Польякъ—въ 30 миляхъ отъ Бордо, куда корветъ, по мелководію рѣки, войти не могъ.

Окончивъ счеты съ консуломъ, корветъ 16 октября, въ 7 часовъ утра, снялся съ Польякскаго рейда, направивъ курсъ къ Кордуанскому маяку и въ $11^{3}/_{4}$ часовъ миновалъ этотъ маякъ. Выйдя изъ-за мыса, повѣрили девіацію компасовъ по створу маяка и башни Point Courbe. Окончивъ эту работу въ часъ пополудни, взяли курсъ для выхода въ океанъ. Большая зыбь отъ NW и опасеніе быть прижатымъ, при свѣжихъ сѣверныхъ вѣтрахъ, къ испанскому берегу, заставили править на румбъ WtS по правому компасу; придя же въ широту 45° 13′ N, долготу 6° 19′ W отъ Гринича, взяли курсъ въ средину между банкою Двина

и сѣверо-западнымъ угломъ испанскаго берега. 18-го числа въ 4 часа пополудни, опредѣлившись по маяку на мысѣ Финистеръ, взяли курсъ на S къ С.-Винценту; 20-го числа въ 3 часа пополудни обогнули С.-Винцентъ, въ разстояніи 8 миль, и взяли курсъ на Кадиксъ, куда прибыли того же числа въ $7^1/_2$ часовъ вечера.

При входѣ въ Кадикскій рейдъ, замѣтили остатки свирѣпствовавшаго здѣсь нѣсколько дней сряду SO вѣтра, извѣстнаго подъ именемъ *леванто;* слѣды леванто видны были на нѣкоторыхъ купеческихъ судахъ, стоявшихъ на рейдѣ:—кто безъ стенегъ или брамъ-стенегъ и два судна безъ мачтъ.

25 октября, въ 7 часовъ утра, корветъ снялся съ якоря съ Кадикскаго рейда и въ 4 часа пополудни миновалъ Гибралтаръ, взявъ курсъ въ Мессину, вдоль африканскаго берега, чтобы миновать о-въ Сардинію по южную сторону. 29-го числа, находясь между островами Сардиніею и Сициліею, встрѣтили сирокко, который дулъ хотя не съ большою силою, но вредное дѣйствіе его вскорѣ ощутила большая часть команды, чувствуя тошноту и слабость; къ вечеру же, когда вѣтеръ стихъ, то и припадки эти прекратились. 30-го числа корветъ вошелъ въ Мессинскую гавань. Пополнивъ запасъ угля и перетянувъ нажимныя пружины поршневыхъ набивокъ, 5 октября, въ 10 часовъ утра, вышелъ изъ Мессинской гавани и 7 октября, съ разсвѣтомъ, подошелъ къ Рагузѣ. Войдя на рейдъ, отсалютовалъ австрійскому флагу и получивъ отвѣтъ, отправился въ бухту Гравоза, гдѣ нашелъ фрегатъ «Полканъ» и французскіе корабль и фрегатъ и англійскіе корветъ и пароходъ.

5 ноября корветъ снялся съ якоря и 7-го прибылъ въ Мессину, а 14-го на Виллафранкскій рейдъ.

16-го числа, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, переданному командиру корвета черезъ генеральнаго консула въ Ниццѣ, корветъ снялся съ якоря и отправился въ Геную, куда и прибылъ 17 ноября, гдѣ поступилъ въ составъ эскадры Его Императорскаго Высочества. 5 декабря съ эскадрою прибылъ въ Тулонъ, 13-го въ Виллафранку. Отсюда корветъ былъ посланъ въ Палермо, куда прибыла и эскадра 22 декабря. 7 января 1859 года «Баянъ» отправился съ депешами въ Грецію и вернулся въ Палермо 26

января, совершивъ этотъ переходъ большею частію подъ парусами. 8 марта вышелъ изъ Палермо и 9-го прибылъ въ Неаполь.

16 марта корветъ «Баянъ», по приказанію Его Высочества, вошелъ въ докъ въ Неаполь, для осмотра подводной части. 24 апрѣля, по окончаніи исправленія корветъ вышелъ изъ дока и 28-го ушелъ въ Чивитта-векію, откуда 30 апрѣля отправился въ Марсель съ Ея Императорскимъ Высочествомъ Великою Княгинею Екатериною Михаиловною, съ супругомъ ея Георгіемъ Мекленбургъ-Стрелецкимъ и Ихъ Высочествами Князьями Романовскими, Герцогами Лейхтенбергскими Николаемъ и Евгеніемъ Максимиліановичами. 2 мая пришли въ Марсель и высокіе путешественники съѣхали на берегъ.

5 мая корветъ «Баянъ» снялся съ якоря и отправился изъ Марселя, подъ парами, въ Мессину, куда прибылъ 8 мая. 9 мая, пополнивъ запасъ угля, корветъ вышелъ изъ Мессины, для слѣдованія въ Яффу, на присоединеніе къ эскадрѣ.

14 мая пришелъ на рейдъ Яффы, гдѣ получилъ распоряженіе слѣдовать въ Родосъ, для доставленія фельдъегеря къ Его Императорскому Высочеству. Не бросая якоря, корветъ, имѣя запасъ угля на два дня, тотчасъ же оставилъ Яффскій рейдъ, но встрѣтившійся свѣжій противный вѣтеръ съ зыбью замедлилъ плаваніе. 16-го числа, по недостатку угля, корветъ вступилъ подъ паруса, находясь отъ Родоса въ 70 миляхъ. 17 мая былъ усмотрѣнъ на горизонтѣ фрегатъ «Громобой», подъ генералъ-адмиральскимъ флагомъ. «Баянъ» немедленно спустился къ нему, и, передавъ курьера и депеши, получить приказаніе слѣдовать въ Родосъ, поспѣшить тамъ нагрузкой угля и потомъ идти въ Хіосъ. Лавируя при свѣжемъ вѣтрѣ, корветъ только вечеромъ бросилъ якорь на Родосскомъ рейдѣ. По принятій угля, 18-го числа, корветъ пошелъ въ Хіосъ, и прибылъ туда 19 мая вечеромъ, а 20-го пришелъ туда и фрегатъ «Громобой».

22 мая корветъ, слѣдуя движенію адмиральскаго фрегата, снялся съ якоря и по приказанію Его Высочества отправился въ Дарданеллы, въ 7½ ч. вечера бросилъ якорь у Султанъ-Кале, и исполнивъ порученіе, 23 мая оставилъ Дарданеллы, направясь къ о-ву Тенедосу. На другой день Его Высочество, слѣдуя изъ

Смирны, на фрегатѣ «Громобой», проходя Тенедосъ, приказалъ корвету идти въ Смирну. 25 мая придя въ Смирну, корветъ нашелъ тамъ корабль «Ретвизанъ». Здѣсь, по прибытіи 6 іюня, фрегата «Громобой», корветъ получилъ приказаніе слѣдовать въ Пирей и состоять тамъ въ распоряженіи посланника. 9 іюня, окончивъ счеты съ консуломъ, развелъ пары и отдѣлился отъ эскадры, для слѣдованія по назначенію. 10 іюня пришелъ благополучно на Пирейскій рейдъ. Съ разрѣшенія нашего посланника въ Греціи, 13 іюня корветъ отправился въ Неаполь за баркасомъ, оставленнымъ тамъ для исправленія, и для установки новыхъ трюмныхъ помпъ, прежде уже заказанныхъ. 18 іюня «Баянъ» пришелъ на Неапольскій рейдъ, а 25-го ушелъ обратно въ Пирей.

5 іюля «Баянъ» прибылъ благополучно въ Пирей и здѣсь получилъ предписаніе отъ нашего посланника отправиться немедлено въ Кронштадтъ, вслѣдствіе чего командиръ корвета сдѣлалъ необходимый запасъ провизіи и матеріаловъ на два мѣсяца.

11 іюля «Баянъ» снялся съ Пирейскаго рейда и отправился съ посланникомъ въ Поросъ, гдѣ высадивъ его, 12 іюля отправился по назначенію. 14 іюля, для пополненія запаса угля, зашелъ въ Мессину, гдѣ на рейдѣ засталъ французскую эскадру, состоявшую изъ 14 судовъ. Эскадра принимала уголь, и это было причиною замедленія доставки угля на корветъ, такъ что «Баянъ» вышелъ изъ Мессины 16 іюля.

21 іюля корветъ пришелъ въ Кадиксъ, гдѣ принявъ 205 тон. угля, 29-го отправился въ дальнѣйшій путь. 4 августа «Баянъ» пришелъ въ Шербургъ, откуда 7 августа, по приказанію Его Высочества, перешелъ въ Портсмутъ, и 20 августа достихъ благополучно Копенгагена.

Въ ночь на 31 августа «Баянъ» пришелъ въ Кронштадтъ.

е) Корветъ «Медвѣдь».

Винтовый корветъ Медвѣдь, подъ командою капитанъ-лейтенанта Чебышева, 5 августа 1858 года, отплывши изъ Крон-

штадта въ Средиземное море, прибылъ въ Копенгагенъ 11 августа въ 5 часовъ вечера. Въ продолженіе перехода имѣлъ 10 часовъ брамсельный вѣтеръ, а остальное время шелъ подъ парами. Оставя Копенгагенъ 14 августа и дойдя до траверза Кулленскаго маяка, встрѣтили свѣжій противный вѣтръ съ теченіемъ. По пеленгамъ оказалось, что корветъ подвигался впередъ очень мало, и потому, расчитывая выждать болѣе благопріятную погоду, корветъ возвратился въ Гельсиноръ. Черезъ сутки снялись съ якоря и вышли въ Нѣмецкое море, при чемъ корветъ шелъ отъ 8 до 11 узловъ. 13-го задулъ SW, который по временамъ вгонялъ корветъ во всѣ рифы и два раза вынуждалъ крѣпить форъ-марсель. Корветъ въ свѣжую погоду держался превосходно.

Послѣ десяти-дневнаго плаванія, при постоянно противномъ вѣтрѣ, имѣли возможность только два раза опредѣлиться астрономически. 27 августа подошли къ банкѣ Nord Hinder, на которой, двѣ недѣли тому назадъ былъ поставленъ плавучій маякъ подъ голландскимъ флагомъ. Идучи далѣе, ночью вошли въ Англійскій каналъ. 29-го, при легкомъ противномъ вѣтрѣ, пришли на высоту маяка Барфлеръ; но какъ входъ на рейдъ былъ закрытъ туманомъ, то остановили машину.

По приходѣ въ Шербургъ, адмиралъ Гурдонъ предложилъ сдѣлать всѣ необходимыя исправленія на корветѣ.

Снявшись съ якоря изъ Шербурга 3 октября, шли подъ парами до параллели о-ва Уэссана, для испытанія исправленныхъ котловъ, которые оказались благонадежными, и потому вступили подъ паруса. На другой день получили свѣжій противный вѣтръ, бывшій причиною, что корветъ только на 15-й день по выходѣ, 18 октября бросилъ якорь на Кадикскомъ рейдѣ. Здѣсь застали корабль «Ретвизанъ». 25 октября корветъ снялся съ якоря при тихомъ SO вѣтрѣ подъ парами, а 26-го прошелъ Гибралтаръ. 27 октября засвѣжѣло, почему вступили подъ паруса. Въ слѣдующіе два дня вѣтеръ вогналъ корветъ во всѣ рифы. Не желая подвергать судно и рангоутъ безполезной ломкѣ, спустились въ Гибралтаръ, куда и прибыли 30 октября.

1 ноября утромъ, при SW вѣтрѣ, снялись съ якоря и при благопріятныхъ обстоятельствахъ, 6 ноября, прибыли въ Марсель.

По выходѣ изъ Марселя, 20 ноября, корветъ отправился въ

Геную, гдѣ къ 23 числу ожидали Его Высочество Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала; но засвѣжѣвшій NO отнялъ всякую надежду на соединеніе съ эскадрой въ Генуѣ, а потому, чтобы не упустить попутнаго вѣтра, спустились для слѣдованія по назначенію.

24-го, въ 11 часовъ вечера, бросили якорь въ Мессинѣ, гдѣ простояли три дня для пополненія угля и воды. 5 декабря, пройдя мысъ Матапанъ и обогнувъ мысъ Анжело, встрѣтили такой свѣжій вѣтръ, что должны были на два дня зайти въ бухту Ватики. Снявшись отсюда при штилѣ, вечеромъ получили опять NO, еще свѣжѣе прежняго, при которомъ, продержавшись два дня въ одинъ гротъ-марсель, должны были еще разъ зайти въ ту же бухту. И только 15 декабря пришли на Пирейскій рейдъ.

Во все время стоянки корвета въ Пиреѣ, погода была весьма дурная; сѣверные вѣтры дули до того свѣжо, что всѣ суда, находившіяся въ этой прекрасной и со всѣхъ сторонъ закрытой бухтѣ, стояли на двухъ якоряхъ и по временамъ съ спущеннымъ рангоутомъ. При такихъ условіяхъ, командиръ корвета не рѣшался безполезно выходить въ море, для дальнѣйшаго слѣдованія въ Константинополь.

10 января 1859 г., черезъ нашего чрезвычайнаго посланника въ Греціи, командиръ корвета получилъ приказаніе Его Высочества Генералъ-Адмирала прибыть въ Палермо.

Въ этотъ же день командиръ корабля «Синопъ», зашедшаго въ портъ для наливки водою, просилъ нашего посланника разрѣшить корвету выбуксировать корабль изъ Пороса. Посланникъ, желая видѣть самъ 130 пушечн. винтовой корабль, объявилъ намѣреніе идти на корветѣ въ Поросъ.

12-го числа корветъ снялся съ якоря и черезъ нѣсколько часовъ прибылъ съ посланникомъ въ Поросъ.

13-го утромъ, пользуясь стихнувшимъ вѣтромъ, корабль былъ выведенъ на просторъ, поставилъ паруса и при ровномъ брамсельномъ NO вѣтрѣ пошелъ впередъ. Посланникъ же былъ высаженъ въ Монастырской бухтѣ, гдѣ ожидалъ его греческій пароходъ. Послѣ того корветъ направился въ Палермо.

18 января «Медвѣдь» прибылъ благополучно въ Мессину, откуда на другой же день утромъ снялся съ якоря и 20 пришелъ въ Палермо,

гдѣ, отсалютовавъ флагу Генералъ-Адмирала, присоединился къ эскадрѣ. Отсюда 2 февраля ушелъ въ Мессину. Изъ Мессины 12 февраля прибылъ съ эскадрою въ Мальту. Получивъ приказаніе Его Высочества остаться въ Мальтѣ для исправленія топокъ въ котлахъ и потомъ отправиться въ Пирей, гдѣ и ожидать прибытія эскадры, на корветѣ 17 февраля приступили къ работѣ, которая состояла въ двухъ вырубкахъ во внутреннихъ бокахъ топокъ и въ скрѣпленіи ихъ угловымъ желѣзомъ. Окончивъ 3 марта работы, 4-го корветъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Грецію. 9-го прибылъ на Пирейскій рейдъ. 24 апрѣля вышли въ море и 27-го пришли на Константинопольскій рейдъ, гдѣ корветъ состоялъ въ распоряженіи нашего посланника до 23 іюня.

Желая исполнить волю Его Императорскаго Высочества, командиръ корвета испросилъ разрѣшеніе посланника, выдти съ корветомъ въ Архипелагъ для практическаго плаванія. Выйдя же изъ пролива 23 іюня зашелъ въ Смирну. Простоявъ здѣсь трое сутокъ, корветъ направился въ Неаполь. Но противные вѣтры заставили отложить это намѣреніе, а зайти въ Наваринъ, Занте и Корфу. На возвратномъ пути, замѣтили въ обѣихъ среднихъ топкахъ, по боковымъ стѣнкамъ нѣсколько пузырей. Прекративъ пары, исправили это поврежденіе и пошли въ Сиру, чтобы запастись провизіею и налиться водой. Послѣ трехъ-дневной здѣсь стоянки, корветъ ушелъ въ Константинополь, гдѣ получилъ распоряженіе немедленно отправиться въ Кронштадтъ. Но поврежденіе котловъ заставило телеграфировать въ Петербургъ о необходимости ихъ исправленія.

Стоя въ Константинополѣ, въ ожиданіи разрѣшенія на исправленіе котловъ, 29 августа командиръ рѣшился нанять въ помощь своимъ машинистамъ, четырехъ котельщиковъ и приступилъ къ работѣ. Работая до 5 сентября и открывая съ каждымъ днемъ поврежденія въ швахъ топокъ и самыхъ листахъ, пришли наконецъ къ убѣжденію въ невозможности сдѣлать исправленіе своими средствами, и потому командиръ нанялъ мастера, который взялся за 2000 р. кончить исправленія въ 40 дней.

24 октября исправленія окончены и корветъ получилъ приказаніе отправиться въ Виллафранку, гдѣ назначено ему провести зиму.

16 ноября корветъ «Медвѣдь» оставилъ Константинополь и, желая убѣдиться въ исправности своихъ котловъ, прошелъ Дарданельскій проливъ подъ парами; по выходѣ изъ него, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, вступилъ подъ паруса и 19-го миновалъ меридіанъ Матапана.

Зная, что осенью противъ Адріатическаго моря NO заходитъ къ N и даже въ началѣ къ NNW и дуетъ весьма сильно, корветъ форсировалъ парусами, стараясь забраться сколько возможно сѣвернѣе. Подойдя къ островамъ Стривали и опредѣливъ себя по маяку, спустились и взяли курсъ на WNW.

Мессинскій проливъ прошли подъ парами и 22-го пришли на Неапольскій рейдъ. Принявъ здѣсь уголь, 25 ноября снялись съ якоря и 30-го пришли на видъ Виллафранки и въ тотъ же день вошли въ бухту.

По приказанію контръ-адмирала Нордмана, 17 декабря отправились изъ Виллафранки въ Геную, за нашимъ посланникомъ при Сардинскомъ дворѣ.

22-го принявъ посланника на корветъ, снялись съ якоря; но минуя мысъ Делла-Мель, встрѣтили чрезвычайно свѣжій WSW, который очень скоро вогналъ въ одинъ гротъ-марсель. Продержавшись въ морѣ двое сутокъ спустились, по приказанію посланника въ Спецію, гдѣ графъ Штакельбергъ съѣхалъ на берегъ и, не желая еще разъ испытать такую качку, отправился въ Ниццу сухимъ путемъ. Изъ Спеціи корветъ возвратился въ Виллафранку 28 декабря.

По распоряженію начальника эскадры, 4 марта 1860 г. корветъ снялся съ якоря съ Виллафранкскаго рейда. Встрѣтивъ на пути свѣжій мистраль, зашелъ въ Тулонъ, а 9 марта перешелъ въ Марсель. гдѣ сдѣлавъ запасъ угля и провизіи, 17-го вышелъ въ море. При перемѣнной погодѣ и вѣтрахъ, на 15-й день корветъ заштилѣлъ въ 26 миляхъ отъ Гибралтарскаго пролива, почему развелъ пары, подъ которыми и прибылъ 4 апрѣля въ Гибралтаръ. 9 апрѣля корветъ отправился въ дальнѣйшее плаваніе, въ Портсмутъ.

Съ 10 по 21 число противными маловѣтріями вылавировали до Лиссабона и находясь отъ него на SW 87°, въ разстояніи 128 нтал. миль, получили попутный вѣтеръ и 1 мая пришли въ Порт-

смутъ, гдѣ корветъ долженъ былъ простоять нѣсколько дней для пополненія запасовъ угля, воды и провизіи.

Снявшись съ Портсмутскаго рейда 20 мая, въ Англійскомъ каналѣ, при попутномъ вѣтрѣ, встрѣтили сильный туманъ, почему, прекративъ пары, держались въ каналѣ до 22 мая. Выйдя въ Нѣмецкое море съ ровнымъ попутнымъ вѣтромъ, благополучно достигли входа въ большой Бельтъ, гдѣ по случаю совершеннаго штиля, развели пары, но войдя въ проливъ, по случаю тумана, стали на якорь у маяка Рефенесъ. На третій день, когда туманъ разсѣялся, снялись съ якоря. У маяка Булькукъ вступили подъ пары и взяли лоцмана для входа въ Кильскую бухту.

Принявъ здѣсь провизію и уголь корветъ снялся съ якоря и 26 іюня 1860 г. прибылъ въ Кронштадтъ.

По приказанію Его Высочества Генералъ-Адмирала, корвету «Медвѣдь» былъ сдѣланъ смотръ вице-адмираломъ Фонъ-Шанцомъ.

Осмотръ корвета и сдѣланное ученье показали, что онъ содержался въ порядкѣ, а команда имѣла весьма бодрый, здоровый и веселый видъ. Команда знала свое дѣло очень твердо, работала съ большимъ проворствомъ и замѣчено, что на парусное ученье было обращено болѣе вниманія, чѣмъ на артиллерійское.

19.

Корабль „Цесаревичъ“.

По принятіи груза въ Севастополѣ, 135 пушечный корабль «Цесаревичъ», подъ командою капитана 1 ранга Штофрегена, снялся съ якоря 2 декабря 1858 г. Въ 60 миляхъ отъ пролива, по причинѣ скрѣпчавшаго NW, съ густою мглою и снѣгомъ, принуждены были привести къ вѣтру. Послѣ трехъ-дневнаго крѣпкаго NW, вѣтеръ отошелъ къ W, съ силой настоящаго шторма. При этомъ капитанъ имѣлъ случай убѣдиться въ прекрасныхъ качествахъ корабля. Волны были такъ велики, что сорвало рѣзьбу на княвдигедѣ, около орла, но корабль удерживалъ свое мѣсто прекрасно. Послѣ этого шторма перемѣнные

вѣтры, съ большою зыбью, удерживали еще нѣсколько дней въ морѣ, и наконецъ 12 декабря положили якорь на Буюкдерскомъ рейдѣ.

26 декабря, при легкомъ NO, корабль снялся съ якоря и въ 3 часа пополудни вошелъ въ Мраморное море. Утромъ 27-го прошли островъ Мармора и вскорѣ заштилѣли. Къ вечеру теченіемъ и маловѣтріемъ были внесены въ рукавъ, коимъ начинается Дарданельскій проливъ, но при засвѣжѣвшемъ NO были вынуждены искать якорнаго мѣста. Около 8 часовъ «Цесаревичъ», при 4 узлахъ ходу, съ отданными марса-фалами, при совершенной темнотѣ, обогнулъ мысъ Кемеръ и бросилъ якорь даглистъ съ 60 саж. цѣпи, на 24 саж. глубинѣ. Вскорѣ вѣтеръ сталъ дуть сильными порывами и пошла зыбь, а въ $^1/_2$ 12 ч. корабль подрейфовало; тогда отдали плехтъ съ 40 саж. цѣпи и вытравили даглистъ до 80 саж. и корабль стоялъ спокойно. 28-го, съ разсвѣтомъ, вступили подъ паруса и спустились въ Дарданельскій проливъ. Въ 3 часа пополудни вошли въ Архипелагъ, взявъ курсъ между Имбросомъ и Кроличьими островами. Вѣтеръ все крѣпчалъ. Ночью огромный ходъ принудилъ привести подъ гротъ-марселемъ и триселями. Боковая качка была такъ стремительна (розмахи 35°), что три кницы лопнули, а всѣ остальныя получили движеніе; ватервейсы стали отходить и корабль получилъ течь по 5 дюймовъ въ часъ. Поврежденія эти, а также и расчетъ, что при огромномъ дрейфѣ, между островами корабль будетъ въ большой опасности, побудили командира корабля идти въ проливъ Доро.

Хотя кораблю слѣдовало идти въ Пирей, но обогнуть мысъ Колонъ и держаться подъ гротъ-марселемъ въ темную ночь между камней, значило бы подвергать корабль неминуемой гибели. По этому легли на Антимило и отъ него взяли курсъ на С.-Анжело. На другой день вышли въ Средиземное море.

Чтобы подвергнуть поврежденіе корабля болѣе точному осмотру, капитанъ рѣшился зайти въ Мальту. 5 января 1859 г., при свѣжемъ ONO, въ 5 часовъ пополудни, бросили якорь и взяли бридель на главномъ рейдѣ противъ Валетты, выдержавъ на пути еще штормъ отъ N.

Въ Мальтѣ, со стороны англійскихъ властей было оказано

полное вниманіе. По осмотрѣ корабля корабельнымъ инженеромъ, оказалось необходимымъ проконопатить его внутри и снаружи и перекленать всѣ ослабнувшіе болты въ кницахъ.

По окончаніи исправленій корабля и по принятіи груза мальтійскаго камня, корабль «Цесаревичъ», по распоряженію Его Высочества, Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, снялся съ Мальтійскаго рейда 8 апрѣля и, пробывъ 31 день въ морѣ, по причинѣ постояннаго противнаго вѣтра, зашелъ въ Кадиксъ, для пополненія воды, провизіи и шкиперскихъ припасовъ. 13 мая, хотя корабль и былъ готовъ къ выходу въ море, но свѣжіе противные вѣтры задержали его до 16-го въ Кадиксѣ. Потомъ крѣпкій NW продержалъ корабль три недѣли въ морѣ, и только 6 іюня прибыли на Шербургскій рейдъ. На этомъ переходѣ корабль потерялъ гротъ-марса-рей и кромѣ того прогорѣлъ камбузъ, который исправленъ въ здѣшнемъ адмиралтействѣ.

Окончивъ всѣ исправленія и запасшись провизіею и водой на $2^1/_2$ мѣсяца, 24 іюня корабль вышелъ изъ Шербурга и 8 іюля прибылъ въ Кронштадтъ.

20.

Корабль „Синопъ“.

Согласно инструкціи завѣдующаго морскою частію въ Николаевѣ, корабль «Синопъ», подъ командою капитана 1-го ранга Ендогурова, 2 декабря 1858 г., снялся съ якоря. Съ самаго выхода обоихъ кораблей съ Севастопольскаго рейда, корабль «Цесаревичъ» постоянно нагонялъ «Синопъ» и это продолжалось до 4 декабря. Когда же вѣтеръ скрѣпчалъ и привели въ бейдевиндъ, тогда корабли шли ровно. Это обстоятельство ясно доказываетъ, что если бы «Синопъ» не былъ перегруженъ, то не отсталъ бы отъ «Цесаревича» и при попутномъ вѣтрѣ. Впослѣдствіи, когда NW скрѣпчалъ и вогналъ въ одинъ гротъ-марсель, а потомъ принудилъ остаться подъ одними триселями, при огромной неправильной зыби, корабль качало весьма стремительно. Въ продолженіе этого вѣтра ослабли гротъ-ванты отъ неудовлетворительно спущеннаго новаго троса. При этомъ оказался неудобнымъ

румпель, у котораго весьма коротки рычаги. Вообще же корабль имѣлъ удовлетворительныя качества.

До 10 декабря погода стояла мрачная, почему не рѣшались идти къ Константинопольскому проливу. Наконецъ 10 числа, опредѣливъ себя по анатолійскому берегу, 11 декабря взяли курсъ въ проливъ. Съ разсвѣтомъ 12-го открылся берегъ въ 6 миляхъ; тогда легли въ бейдевиндъ, но вѣтеръ стихъ. Ночью подулъ легкій береговой вѣтеръ и далъ возможность отойти отъ берега. 13 декабря задулъ SW—небывалый вѣтеръ въ это время въ Черномъ морѣ. Корабль лавировалъ при двухъ рифахъ у марселей, съ брамселями, фокомъ и гротомъ. 15 декабря вошли въ проливъ и стали на якорь.

27 декабря, на пути изъ Буюкдере, не доходя 10 миль до Галлиполи, корабль, при легкомъ туманѣ около береговъ, приткнулся къ мели, при $2^1/_2$ узлахъ ходу. По завозѣ двухъ верповъ гуськомъ, съ помощію частнаго парохода, корабль сошелъ съ мели; но скоро скрѣпчавшій вѣтеръ принудилъ, не поднимая барказа и гички, войти въ проливъ и стать на якорь въ Галлиполи.

29-го цѣлый день была мрачность надъ берегами. 30 декабря «Синопъ» вышелъ изъ Галлиполи, но пройдя не болѣе 12 миль, заштилѣлъ и только 2 января 1859 г. ему удалось выйти изъ пролива. 6 января, пройдя мысъ Колонъ, встрѣтили свѣжій противный вѣтръ для слѣдованія въ Пирей и, пролавировавъ до вечера, могли взять только на Поросъ. Но чтобы въ продолженіе ночи не отнесло корабль далѣе, командиръ рѣшился идти въ этотъ послѣдній портъ, куда и прибылъ въ тотъ же день.

На другой день приступили къ исправленію такелажа и наливкѣ водою; между тѣмъ былъ посланъ офицеръ къ нашему посланнику въ Аѳины съ донесеніемъ о прибытіи.

12 января чрезвычайный посланникъ г. Озеровъ прибылъ на корветѣ «Медвѣдь» въ Поросъ и передалъ приказаніе Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала идти кораблю въ Сиракузы или въ Мессину. По этому на другой день «Синопъ» снялся съ якоря и отойдя 5 миль—на буксирѣ корвета, въ 9 часовъ утра вступилъ подъ паруса; въ 10 часовъ утра корабль подошелъ къ проливу Цериго и остался подъ малыми парусами до разсвѣта; въ 7 час. утра прошелъ мысъ С.-Анжело. Между тѣмъ вѣтръ скрѣпчалъ и корабль шелъ до 9 уз-

ловъ. На третій день, 17-го, былъ въ 20 миляхъ отъ Мессинскаго пролива, но проштилѣвавъ тамъ до 20 января, только въ этотъ день сталъ на якорь у города Мессины. Консулъ нашъ тотчасъ же далъ знать Его Высочеству о прибытіи корабля, на что получилъ извѣстіе, что 22-го Государь Великій Князь прибудетъ въ Мессину.

Въ назначенный день, въ 9 часовъ, показался пароходъ «Рюрикъ», подъ флагомъ Генералъ-Адмирала, и въ началѣ втораго часа Его Высочество изволилъ прибыть на корабль съ свитою. По осмотрѣ корабля, Его Высочество поблагодарилъ команду и отправился на пароходъ. При отъѣздѣ Его, на кораблѣ послали пореямъ и люди кричали ура. Съ катера, гдѣ находился Генералъ-Адмиралъ, послѣдовалъ отвѣтъ.

При посѣщеніи Его Высочествомъ корабля, командиръ показалъ Ему всѣ нововведенія на кораблѣ, которыя были одобрены Имъ (*).

Въ тотъ же день вечеромъ Государь Великій Князь изволилъ отправиться на «Рюрикѣ» въ Палермо, и какъ только пароходъ сталъ равняться съ бортомъ корабля, послѣдній былъ освѣщенъ фонарями.

Кораблю приказано было сняться съ якоря и идти въ Тулонъ; но на другой день помѣшала сняться съ якоря погода. 26-го «Синопъ» снялся съ якоря, при подъемѣ котораго цѣпь оказалась запутанною. Выйдя изъ пролива легли въ дрейфъ, чтобы очистить якорь. Подняли его на катъ и положили найтовъ, расклепали цѣпь отъ якорнаго рыма, чтобы скорѣй очистить; цѣпи за бортомъ было до 30 саженъ; уже отдѣлили бухту отъ вертлюга якоря, какъ вдругъ сломался гакъ катъ-блока, при чемъ цѣпью, лежавшею на штокѣ, придавило ногу боцману Просвѣтову, которому пришлось отнять ногу выше колѣна.

Убравшись съ якоремъ, корабль легъ вдоль итальянскаго берега и до острова Монте-Кристо дошелъ въ три дня, потомъ два дня штилевалъ, такъ что только 31-го удалось пройти Монте-Кристо. Къ утру вѣтеръ зашелъ къ NO и довелъ корабль до Гіерскихъ острововъ къ 2 числу. На другой день утромъ приняли

(*) О нихъ будетъ говорено въ отдѣлѣ: *Качества судовъ.*

лоцмана и ночью, въ 11 часовъ, бросили якорь на большомъ Тулонскомъ рейдѣ. На другой день, на буксирѣ французскаго военнаго парохода, перешли на малый рейдъ.

Вытянувъ ванты, исправивъ мелкія поврежденія и проконопативъ бархоутъ, корабль 9 марта снялся съ якоря подъ парусами, при умѣренномъ SSW. Къ вечеру вѣтръ отошелъ къ NNW и корабль легъ настоящимъ курсомъ.

10 марта вѣтръ стихъ и мѣнялся между W и NNW, и въ 5 часовъ пополудни задулъ отъ NW. Къ вечеру развело огромное волненіе и вѣтеръ сталъ крѣпчать, а потому взяли у марселей 4 рифа, у фока и грота по два, и спустили брамъ-реи. Подъ этими парусами корабль имѣлъ ходу до 3-хъ узловъ, дрейфу $1^1/_2$ и 2 R; но мѣнявшійся, при сильныхъ порывахъ, вѣтеръ ставилъ корабль поперегъ волненія, чрезъ что онъ получалъ страшную боковую качку, розмахи доходили до 35°. На ночь оставили только гротъ-марсель и штормовые паруса.

11 марта въ 1 часу ночи вѣтръ превратился въ штормъ; волненіе было необыкновенно неправильное. Въ 2 часу сильный порывъ изорвалъ гротъ-марсель и снесъ гротъ-брамъ-стеньгу, а за нею и форъ-брамъ-стеньгу. Оказалось, что гротъ-брамъ-стеньга была въ срединѣ гнила. Съ трудомъ закрѣпили изорванный гротъ-марсель и спустились на фордевиндъ, чтобы убрать сломанный рангоутъ. Корабль безъ парусовъ шелъ до 10 узловъ. Убравши брамъ-стеньги, снова привели въ бейдевиндъ. Къ 10-ти часамъ утра вѣтеръ сталъ стихать.

По осмотрѣ корабля и вооруженія оказалось, что старнъ-постъ имѣлъ движеніе и разошелся въ стыкахъ. Въ диру, гдѣ обыкновенно проходитъ валъ винта, просачивалась вода, треснуло 5 кницъ и отошли ватеръ-вельсы. Ванты опять ослабли.

Желая поскорѣе исправиться, спустились за Балеарскіе острова и 14-го, при стихнувшей погодѣ, приступили къ работамъ: скрѣпили желѣзными полосами старнъ-постъ; сдѣлали деревянныя распорки и съ обоихъ бортовъ натянули ихъ клиньями; осадили ванты—фоковыя на 9 дюйм., а гротовыя на 6 дюйм.

17 марта задулъ SSO и корабль взялъ настоящій курсъ. Пройдя Маіорку, встрѣтили купеческое судно, съ котораго отвалившая шлюпка держала прямо на корабль. Подойдя къ борту, шкиперъ,

родомъ грекъ, объявилъ, что они уже 30 дней въ морѣ и имъ нечего ѣсть. Командиръ приказалъ дать ему 10 пуд. сухарей и 20 фун. масла.

19-го вѣтеръ подулъ отъ OSO и сталъ крѣпчать, къ вечеру 20-го подошли къ мысу де-Гатъ; въ 11 часовъ ночи, не доходя о-ва Альборанъ, привели на лѣвый галсъ, а съ разсвѣтомъ взяли курсъ на островъ; но за мрачностію не могли его видѣть.

23-го прояснилось и тогда спустились къ проливу. Въ $10^1/_2$ час. открылась Сеута, а въ 11 ч. увидѣли скалу Гибралтара и стали держать на нее. Въ 2 часа бросили якорь въ заливѣ.

На другой день пріѣхалъ капитанъ надъ портомъ и привезъ съ собою инженера, который принялъ на себя сдѣлать всѣ необходимыя исправленія.

Къ 12 апрѣля на кораблѣ кончили работы у ахтерштевня, такъ что, 14 апрѣля, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ корабль вступилъ подъ паруса. Выйдя на середину Гибралтарскаго пролива, получили свѣжій вѣтръ, которымъ корабль шелъ до 10 узловъ; пройдя же 98 миль, встрѣтили SW, съ дождемъ и шквалоломъ. Потомъ вѣтеръ перемѣнялся между W и NO, съ большою зыбью, до 16 мая. Вылавировавъ до параллели 45°, въ 120 миляхъ отъ Финистера, командиръ корабля рѣшился зайти въ Корунну, чтобы снабдить корабль водой и провизіей, которой оставалось по 28 мая; но къ вечеру подулъ S и потомъ SW, постоянно свѣжѣя. Корабль шелъ подъ марселями до 6 узловъ. 20 мая, въ 7 часовъ утра, открылся мысъ Лизардъ, но тутъ уже SW вѣтръ перемѣнился на SO.

Когда корабль подошелъ къ Фальмуту, прибылъ лоцманъ, чтобы провести каналомъ. Лавируя, при порывистыхъ противныхъ вѣтрахъ, «Синопъ» дошелъ 24 мая до Портсмута.

По осмотрѣ вооруженія, оказалось необходимымъ перемѣнить стеньги и вообще по всему такелажу сдѣлать много поправокъ. По окончаніи этихъ работъ и наливки водой, 5 іюля корабль вступилъ подъ паруса.

Нѣмецкое море прошли въ 7 дней. Скагеракъ въ однѣ сутки и Категатъ въ 14 часовъ. Имѣя впослѣдствіи рифъ-марсельный вѣтръ отъ W, противный въ Бельтѣ, принуждены были бросить якорь въ устьѣ Зунда. Черезъ сутки корабль снялся съ якоря,

подъ проводкою лоцмана; но пройдя 10 миль, заштилѣлъ и снова бросилъ якорь. Къ полдню 15-го подошли къ Бельту; но здѣсь оказалось, что лоцманъ не знаетъ своего дѣла, почему, въ ожиданіи другаго лоцмана—съ станціи Книбенъ, бросили якорь около входа въ Большой Бельтъ. Къ вечеру того же дня успѣли дойти до маяка Ревснесъ.

На другой день, за противнымъ вѣтромъ, корабль стоялъ на якорѣ, а на третій снялся и прошелъ до о-ва Лангеланда, гдѣ къ вечеру заштилѣлъ и бросилъ якорь. 20 іюня опять снялись съ якоря и къ вечеру вышли изъ Бельта. Не доходя Ростока, по случаю большой мрачности, стали на якорь и только на другой день, къ 10 часу утра, вступили подъ паруса. Балтійское море прошли въ 5 сутокъ, а Финскій заливъ до Гогланда въ два дня. Пароходъ «Камчатка», встрѣтивъ корабль у Гогланда, взялъ его на буксиръ и провелъ до Красной Горки; оттуда же «Синопъ» былъ взятъ на буксиръ кораблемъ «Вола» и приведенъ на Кронштадтскій рейдъ 28 іюня.

21.

Отрядъ флигель-адъютанта, капитана 1 ранга Попова.

(«Рында», «Гридень», «Опричникъ»).

24 іюля 1858 года отправился изъ Кронштадта къ берегамъ Амура отрядъ судовъ подъ начальствомъ флигель-адъютанта капитана 1 ранга Попова, состоявшій изъ винтовыхъ корветовъ «Рында» (подъ брейдъ-вымпеломъ начальника отряда), «Гридень», и клипера «Опричникъ».

26 іюля отрядъ зашелъ въ Ревель, гдѣ взялъ съ корабля «Прохоръ» 6 человѣкъ комендоровъ и трехъ ракетныхъ, и пополнилъ израсходованный уголь. 27-го, по утру, при совершенномъ штилѣ и довольно густомъ туманѣ, отправился въ дальнѣйшее плаваніе, подъ парами. Выйдя изъ-за Наргена, получили тихій восточный вѣтръ, почему и вступили подъ паруса, прекративъ пары. Послѣдующее за тѣмъ плаваніе до Копенгагена сопровождалось тихими попутными вѣтрами, которые, съ приближеніемъ

къ Борнгольму, обратились въ совершенный штиль. Чтобы не потерять времени, а главное, чтобы, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, ознакомиться съ машиною, развели пары.

Не поднимая пара на «Рындѣ» выше 18 и 20 фунт., корветъ имѣлъ 6 узловъ ходу; «Гридень» держался съ нимъ одинаково; но «Опричникъ» большею частію отставалъ, что впрочемъ объяснялось болѣзнію старшаго механика на клиперѣ.

2 августа отрядъ прибылъ на Копенгагенскій рейдъ, а 5 августа вышелъ оттуда, сопровождаемый яхтою главнаго командира Кронштадтскаго порта, шкуною «Опытъ». Отрядъ шелъ подъ парами. Шкуна, не доходя Гельсинора, поворотила къ югу.

Отъ Копенгагена плыли Категатомъ и Скагеракомъ подъ парами, съ прежними вѣтрами, большею частію весьма тихими. На высотѣ Хансгольмена получили попутный вѣтръ и продолжали плаваніе подъ парусами. Въ Нѣмецкомъ морѣ, до 8-го числа, постоянно стояла благопріятная погода и суда занимались внутреннимъ порядкомъ и благоустройствомъ. 8-го задулъ отъ О крѣпкій вѣтръ, съ большимъ волненіемъ, при чемъ клиперъ замѣтно отставалъ отъ корветовъ.

На Спитгедскомъ рейдѣ отрядъ бросилъ якорь 11 августа, въ 11 часовъ ночи; на другой день салютовали крѣпости 21 выстрѣломъ и, согласно мѣстному обычаю, 17 выстрѣлами флагу вице-адмирала Сеймура, поднятому на кораблѣ «Victory». Флигель-адъютантъ Поповъ предполагалъ оставить Спитгедъ 22 числа, но жестокіе западные вѣтры задержали отрядъ на якорѣ еще три дня.

25-го, въ 7 часовъ утра, отрядъ снялся съ якоря, взявъ направленіе къ Нидльскому проходу. Засвѣжѣвшій вѣтръ задерживалъ плаваніе. Въ 8 часовъ, находясь у входа въ Коусъ, встрѣтили пароходъ подъ флагомъ Королевы, которому салютовали 21 выстрѣломъ.

Подойдя къ Лимингтону и имѣя весьма крѣпкій противный вѣтеръ, отрядъ расположился на якоряхъ. На другой день утромъ вышли въ каналъ. Высокоторжественный день Священнаго коронованія Ихъ Императорскихъ Величествъ былъ празднованъ по Уставу въ открытомъ морѣ.

26-го, 27-го и 28-го продолжали бороться съ свѣжимъ противнымъ вѣтромъ, а 29-го утромъ, взявъ лоцмана съ острова

Уэссана, пошли въ Брестъ, проходомъ Дюфуръ; густой туманъ, застигшій отрядъ при приближеніи къ Бресту, заставилъ остановиться на якорѣ въ бухтѣ Камаре.

30 августа, въ высокоторжественный день тезоименитства Государя Императора, по отслуженіи молебна, отрядъ разцвѣтился флагами и салютовалъ по Уставу; а въ 2 часа снялся съ якоря. Въ тотъ же день бросили якорь на Брестскомъ рейдѣ.

Пребываніе въ Брестѣ Его Высочества Принца Альберта Прусскаго, посѣтившаго корветъ «Рында» и корабль «Ретвизанъ», и дурныя погоды замедлили окончательное изготовленіе отряда къ дальнѣйшему плаванію.

Согласно разрѣшенія Его Императорскаго Высочества, Генералъ-Адмирала, наняты были для гардемаринъ и офицеровъ два учителя: англичанинъ и французъ; плата первому простиралась до 160 фунт. въ годъ, а второму 300 руб.

Плаваніе отъ Бреста до острововъ Зеленаго мыса отрядъ совершилъ въ 37 дней. Противные вѣтры или штили постоянно задерживали его.

7 октября, при выходѣ изъ Бискайской бухты, отрядъ выдержалъ штормъ, внушившій полное довѣріе къ судамъ.

Штили дѣлались такъ часто, что начальникъ отряда счелъ возможнымъ включить въ сигналы нумеръ: «Имѣть сообщеніе между судами». Для освѣженія команды, онъ предполагалъ зайти на Мадеру, но SO вѣтры отбросили отрядъ къ западу, а потому начальникъ отряда, желая сохранить каменный уголь, отложилъ свое намѣреніе.

Канарскіе острова были къ отряду не гостепріимнѣе Мадеры, а потому начальникъ отряда отправился на клиперѣ въ Санта-Круцъ, для закупки для отряда живности и зелени, приказавъ корветамъ соединиться съ клиперомъ въ 30 миляхъ къ югу отъ острова Ферро.

Приблизившись къ Архипелагу, клиперъ заштилѣлъ, а потому вступилъ подъ пары; 22 числа, передъ вечеромъ, уже расчитывали провести ночь на якорѣ, какъ жестокіе порывы, изъ-за сѣверной оконечности острова, принудили клиперъ взять всѣ рифы и приготовить штормовые паруса. Но порывы сдѣлались до того сильны, что трисели готовы были разлетѣться въ клочки и потому

начальникъ отряда приказалъ спустить ихъ и, дѣйствуя машиною подъ форъ-стеньги-стакселемъ, поворотилъ черезъ фордевиндъ и спустился. За островомъ легли въ дрейфъ, подъ штормъ-гротомъ. Къ утру вѣтръ стихъ, а въ 11 час. клиперъ бросилъ якорь въ Санта-Круцѣ.

По выходѣ изъ Бреста отрядъ встрѣтилъ большую зыбь и маловѣтріе къ берегу. Чтобы удалиться въ море, суда сожгли часть угля который сверхъ того ежедневно расходовался на камбузы и кузницы, бывшіе, благодаря нашихъ портовымъ работамъ, въ безпрерывномъ дѣйствіи, и потому начальникъ отряда рѣшился идти къ острову Сантъ-Винценту въ Порто-Гранде.

Приближаясь къ острову С.-Винценту, и согласно указаніямъ лоціи, на случай штиля, начальникъ отряда приказалъ клиперу быть подъ парами, при чемъ для практики онъ бралъ на буксиръ корветы на огромной океанской зыби. Войдя въ проливъ между островами Сантъ-Антоніо и Сантъ-Винцента, отдали буксиры и входили подъ парусами. Въ Порто-Гранде бросили якорь 5 ноября.

Сдѣлавъ въ Порто-Гранде запасъ угля и освѣживъ команду, 7 ноября отрядъ оставилъ этотъ портъ, подъ парусами, съ пасатомъ, дувшимъ весьма свѣжо.

По мѣрѣ отдаленія отъ острововъ Зеленаго мыса, пасатъ смягчался въ своей силѣ. Снявшись съ якоря изъ Порто-Гранде, отрядъ имѣлъ марсели въ одинъ рифъ и бѣжалъ по 9 и 10 узловъ, съ огромною неправильною зыбью; но черезъ три дня по вступленіи подъ паруса, пасатъ вовсе прекратился, бросивъ въ заключеніе жестокій шкваль съ проливнымъ дождемъ. Въ то время отрядъ находился въ широтѣ 6° N, въ поясѣ штилей и шквалов, гдѣ встрѣтили очень много послѣднихъ. Здѣсь развели пары, которые поддерживали до тѣхъ поръ, пока не достигли широты, въ которой могли ожидать SO пасата.

16 ноября, утромъ, принедшій со шквалом NO установился съ силою рифъ-марсельнаго вѣтра и перебросилъ отрядъ черезъ экваторъ, въ долготѣ 28° 15′, согласно съ указаніями Мори, какъ болѣе благопріятной для ноября мѣсяца. Послѣдующее плаваніе до Ріо-Жанейро вполнѣ оправдало указанія Мори. 26-го числа обогнули мысъ Фріо, и въ виду его проштилѣвали почти

сутки. Наконецъ 27 ноября, послѣ полдня, вошли въ бухту Ріо-Жанейро, подъ парами, при густомъ туманѣ и мертвомъ штилѣ. Гардемарины съ форъ-салинга располагали курсами, такъ какъ съ палубы ничего не было видно.

Въ 11-ти дневное пребываніе отряда въ Ріо-Жанейро почти все время шли дожди, имѣвшіе вредное вліяніе на здоровье команды. На всѣхъ судахъ открылся у нижнихъ чиновъ поносъ. Въ особенности же много больныхъ было на корветѣ «Рында», на которомъ умеръ отъ этой болѣзни кочегаръ.

Съ Ріо-Жанейрскаго рейда отрядъ вышелъ 9 декабря подъ парами. Отбѣжавъ къ юго-западу на 50 миль, прекратили пары. Въ день выхода въ море отряда, начальникъ отряда перенесъ свой брейдъ-вымпель на клиперъ.

Часовъ черезъ шесть по прекращеніи паровъ, отрядъ получилъ ровный вѣтръ отъ N, которымъ весьма быстро подвигались къ SO. По 13 декабря выдержали нѣсколько шкваловъ и ночь на 14 проштилевали; за тѣмъ наступилъ вѣтеръ отъ SlO. По совѣту Мори, отряду слѣдовало идти къ югу, не смотря на то, что курсъ этотъ, по видимому, наиболѣе удалялъ отъ прямаго пути къ мысу; но начальникъ отряда, желая потерять менѣе, упорно выбирался на O и тѣмъ привелъ отрядъ въ полосу чистаго насата; когда же легли на SW и прошли въ сторону отъ прямаго пути не болѣе 20 часовъ, получили ровный W. Не смотря на то что корветы бѣжали 11 и болѣе узловъ, клиперъ уходилъ впередъ. Отъ меридіана Гринича стали подниматься нѣсколько къ сѣверу. W вѣтръ дулъ сначала свѣжо, въ теченіи трехъ дней, потомъ сталъ стихать.

По приходѣ 10 января 1859 года въ Саймонсъ-бай, начальникъ отряда, освѣдомясь, что всѣ нужные для судовъ предметы могутъ быть найдены только въ Капштатѣ, и что доставка ихъ въ Саймонскую бухту на подводахъ обойдется очень дорого, приказалъ корвету «Гридень» отправиться въ Столовую бухту, для заготовки и доставки отряду необходимыхъ припасовъ. Желая же ознакомиться съ ежедневною жизнію экипажа, самъ пошелъ ан немъ.

16 февраля отрядъ вышелъ изъ Саймонсъ-бая, для продолженія своего плаванія къ устьямъ Амура.

До 22 февраля дулъ южный вѣтеръ, безпрестанно измѣняясь въ своей силѣ. За тѣмъ дули перемѣнные вѣтры какъ по силѣ, такъ и направленію до Зондскаго пролива, куда прибылъ отрядъ 31 марта, бросивъ якорь въ бухтѣ Мью. 1 апрѣля отрядъ перешелъ на Анжерскій рейдъ. 2 апрѣля перешелъ въ бухту Тапари, а 3-го на Батавскій рейдъ.

Оставивъ Батавію 6 числа, перешли къ острову Квюперъ, и 8-го числа отправились въ далнѣйшее плаваніе, а 10 числа бросили якорь въ проливѣ Банка у 3-го мыса. На этомъ послѣднемъ переходѣ сопровождали отрядъ маловѣтрія и самые тихіе вѣтры. 11-го числа снялись съ якоря подъ парами, при штилѣ и въ ночь на 13-е бросили якорь у о-ва Талани. 13-го перешли на Сингапурскій рейдъ.

18-го отрядъ оставилъ Сингапурскій рейдъ, подъ парами, при маловѣтріи; 20-го задулъ тихій ONO, тогда прекратили пары. За тѣмъ дули весьма тихіе перемѣнные вѣтры, съ которыми 1-го мая отрядъ прибылъ въ Маниллу.

5 мая отрядъ оставилъ Маниллу и 11-го прибылъ въ Гон-Конгъ, имѣя на этомъ переходѣ тѣ же тихіе вѣтры и преимущественно изъ южной половины компаса.

13 мая начальникъ эскадры, на клиперѣ «Опричникъ», вышелъ въ море, для слѣдованія въ Шанхай, приказавъ корветамъ идти прямо въ Нагасаки.

16 мая оба корвета снялись съ якоря и выйдя подъ парами восточнымъ проходомъ въ море, вступили подъ паруса. До 23 мая дулъ тихій отъ SW муссонъ, а 23-го при сильномъ шквалѣ отъ NW, вѣтеръ установился отъ этого послѣдняго румба; но вскорѣ стихъ, тогда развели пары, при помощи которыхъ 23-го числа прибыли въ Нагасаки.

Между тѣмъ начальникъ эскадры, по прибытіи на клиперѣ «Опричникъ» въ Шанхай, не нашелъ тамъ никакихъ приказаній относительно дальнѣйшаго плаванія, и потому снялся съ якоря, чтобы идти въ Нагасаки, для соединенія съ корветами.

Прибывъ въ Нагасаки въ началѣ іюня, онъ нашелъ уже тамъ корветы, которые были совершенно готовы. Здѣсь начальникъ отряда отдѣлилъ отъ себя клиперъ, приказавъ ему, идя въ Николаевскъ, освѣдомиться не имѣютъ ли лежащія на пути его

гавани: Св. Ольги и Императорская какихъ либо нуждъ, а самъ, съ двумя корветами, направился къ устью Амура, черезъ Хакодате. На этомъ пути между островами Оки и камнями Оливуца и Менелай, выдержали жестокій вращательный штормъ, безъ всякихъ впрочемъ поврежденій. Дальнѣйшее плаваніе сопровождалось тихими вѣтрами и хорошею погодою и 20 іюня оба корвета бросили якорь на Хакодатскомъ рейдѣ. Здѣсь получили предписаніе генералъ-губернатора Восточной Сибири, по которому отрядъ долженъ былъ ожидать въ Хакодате возвращенія его изъ Печелійскаго залива и только въ случаѣ недостатка провизіи, сходить за нею въ де-Кастри; но такъ какъ на корветахъ имѣлось провизіи до сентября мѣсяца, то они и остались на рейдѣ. 21 іюля, пришелъ въ Хакодате пароходъ «Америка», подъ флагомъ главнокомандующаго. На другой день графъ Муравьевъ-Амурскій посѣтилъ корветы.

23-го флигель-адъютантъ Поповъ, съ корветами «Рында» и «Гридень» и клипером «Пластунъ» долженъ былъ отправиться въ Канагаву; но крѣпкій SO, съ густою мрачностью, замедлилъ отплытіе до слѣдующаго утра. Выйдя изъ пролива подъ парами, тотчасъ же вступили подъ паруса. Командирамъ было предоставлено плыть независимо. Флагъ генералъ-губернатора былъ перенесенъ на фрегатъ «Аскольдъ». Расчитывая что фрегатъ помѣщаетъ угля болѣе чѣмъ корветы, графъ Муравьевъ намѣренъ былъ оставить Хакодате на другой день.

Имѣя попутный вѣтеръ и благопріятное теченіе, отрядъ быстро выбѣжалъ изъ пролива. Ночью клиперъ «Пластунъ», замѣтно отстававшій отъ корветовъ, по прекращеніи паровъ вовсе скрылся изъ виду. 28-го, лавируя вдоль восточнаго берега Нипона, корветы были настигнуты шедшимъ подъ парами фрегатомъ «Аскольдъ». Тотчасъ же развели пары и на корветахъ, которые держались съ фрегатомъ весь этотъ день и наступившую ночь. 28-го южный вѣтеръ усилился до того, что суда не могли съ пользою идти подъ парами, по этому разлучились съ фрегатомъ и начали лавировать. Вѣтеръ постепенно крѣпчая, къ полуночи достигъ силы урагана и затѣмъ 30-го сталъ измѣнятся сообразно законамъ вращательныхъ штормовъ; дойдя до N, онъ установился и около полуночи началъ смягчаться. 31-го

обогнули южную оконечность Нипона, и 1 августа, вмѣстѣ съ догнавшимъ отрядъ, при стихнувшемъ вѣтрѣ, пароходомъ «Америка», бросили якорь на Канагавскомъ рейдѣ, возлѣ корвета «Новикъ». 2-го пришелъ корветъ «Воевода», а 3-го явился и клиперъ «Пластунъ», потерявшій стеньгу и утлегарь, при бывшемъ ураганѣ. На клиперѣ, 4 августа, отправился въ Іеддо нашъ консулъ. Того же 4-го числа показался фрегатъ «Аскольдъ». Фрегатъ провелъ ночь на Канагавскомъ рейдѣ и съ разсвѣтомъ 5 августа, въ сопровожденіи всей эскадры, перешелъ подъ парами въ Іеддо, гдѣ суда заняли мѣста по диспозиціи.

23 августа графъ Муравьевъ переѣхалъ съ берега на эскадру и вечеромъ того же числа перебрался на пароходъ «Америка», предложивъ и флигель-адъютанту Попову отправиться въ Николаевскъ вмѣстѣ съ нимъ, дабы тамъ объяснить командиру портовъ всѣ нужды отряда, съ которымъ капитану 1 ранга Попову предстояло отправиться въ Кронштадтъ.

24-го вся эскадра, за исключеніемъ фрегата «Аскольдъ», снялась съ якоря. Всѣ суда имѣли приказаніе зайти на пути слѣдованія къ Амуру въ Хакодате, куда шелъ и пароходъ «Америка».

7-го сентября пароходъ «Америка» бросилъ якорь на Николаевскомъ рейдѣ. 29-го числа флигель-адъютантъ Поповъ перешелъ на «Америкѣ» въ де-Кастри, откуда 9 октября, на «Рындѣ», отправился въ Хакодате.

1859 годъ.

22.

Эскадра контръ-адмирала Нордмана.

а) *Корабль «Гангудъ».*

10 августа 1859 г. Государь Императоръ изволилъ осматривать на Кронштадтскомъ рейдѣ отрядъ винтовыхъ судовъ, отправлявшихся въ Средиземное море, состоявшій изъ 84 пушечн.

корабля «Гангудъ», 50 пушечн. фрегата «Илья Муромецъ» и 11 пушечн. корвета «Волъ», подъ начальствомъ контръ-адмирала Нордмана.

13 августа отрядъ снялся съ якоря, по случаю штиля, подъ парами. Имѣя приказаніе Его Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала зайти въ Ревель, за артиллерійскими комендорами, отрядъ 15 августа прибылъ въ этотъ портъ.

16-го числа, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, вступили подъ паруса; но за Наргеномъ заштилѣли и потому развели пары. Тутъ «Илья Муромецъ» пошелъ 9 узловъ, корабль 8-мь, корветъ 7 узловъ. Желая держаться соединенно, фрегатъ взялъ на буксиръ корветъ.

17 августа, въ 7 час. утра, вѣтеръ задулъ отъ SO и потому отрядъ прекратилъ пары. Фрегатъ въ полвѣтра шелъ хорошо; корветъ, чтобы держаться съ нимъ, несъ лишніе паруса. Къ полдню сдѣлался штиль съ туманомъ, тогда корабль и фрегатъ развели пары и послѣдній взялъ на буксиръ корветъ. 18-го вѣтеръ отошелъ къ SSO, тогда прекратили пары и поставили паруса. Убѣдясь, что корветъ и при попутномъ вѣтрѣ задерживалъ бы отрядъ, контръ-адмиралъ Нордманъ распорядился, чтобы фрегатъ продолжалъ вести «Волъ» на буксирѣ.

19 августа, по случаю штиля, развели пары и корабль взялъ на буксиръ корветъ. 20-го, съ приближеніемъ къ Дарсеротскому маяку, вѣтеръ сталъ свѣжѣть, почему спустили брамъ-стеньги въ ростры. Ночью корабль сигналомъ далъ знать, что у него недостатокъ въ углѣ, почему фрегатъ взялъ его на буксиръ. Когда обогнули островъ Фемернъ и взяли курсъ къ маяку Булькъ, то встрѣтили свѣжій противный вѣтеръ, заставившій стать на якорь. Когда же шквалъ съ дождемъ прошелъ, фрегатъ снова взялъ корабль на буксирь, и вечеромъ вошли въ Кильскую бухту, гдѣ и бросили якорь, а утромъ 22 августа перешли на рейдъ города Киля. Въ продолженіе всего перехода, шли подъ парусами 30 часовъ и подъ парами 137, стояли на якорѣ въ Ревелѣ и Кильской бухтѣ $20^{1}/_{4}$ часовъ.

Пополнивъ запасъ угля и провизіи, 29 августа, эскадра снялась съ Кильскаго рейда. Имѣя постоянно противный вѣтеръ во все время плаванія по Бельту и Категату, на отрядѣ израсходо-

вали значительное количество угля, для пополненія котораго 2 сентября зашли въ Христіанзандъ, а 5 сентября опять вышли въ море подъ парусами, при свѣжемъ NO вѣтрѣ.

Сначала ходъ судовъ былъ до 9 узловъ. Съ полночи 6-го, вѣтеръ, перейдя къ SO, началъ понемногу стихать и скоро обратился въ штиль. Къ 5 час. утра развели пары; между тѣмъ отъ SW пошли полоски, и уже въ 7 час. утра, по свѣжести вѣтра, снова принуждены были прекратить пары, поставивъ марсели въ два рифа. Въ 8 час. взяли третій рифъ; къ полдню вѣтеръ стихая и отходя къ NW, позволилъ поворотить чрезъ фордевиндъ и лечь настоящимъ курсомъ,—ходъ былъ до 8 узловъ, но недолго; къ вечеру, вѣтеръ, стихая, опять перешелъ къ SW. Не предвидя попутнаго вѣтра, развели пары.

8 сентября увидѣли Галоперъ. Въ это время корветъ сигналомъ показалъ, что имѣетъ надобность на короткое время прекратить пары и перемѣнить воду отъ избытка накопившейся въ котлахъ соли. Падавшій барометръ и мрачность по горизонту, позволяли думать, что вѣтеръ скрѣпчаетъ къ ночи, и какъ въ каналѣ для свѣжаго NW нѣтъ закрытаго рейда лучше чѣмъ Маргетскій, то начальникъ эскадры показалъ рандеву Нордъ-Форландъ. Въ 10 час. вечера стали на якорь въ виду маяка на рейдѣ Маргетъ. Съ полуночи 9-то вѣтеръ дѣйствительно засвѣжѣлъ до того, что для облегченія якорныхъ цѣпей развели пары.

11 сентября, при отошедшемъ къ NW вѣтрѣ, отрядъ снялся съ якоря; но подходя къ Гудвинсандской банкѣ, густой туманъ заставилъ его возвратиться. Корветъ пошелъ сѣвернымъ проходомъ—Доунсами, но также укрылся въ Дилѣ, наконецъ 12-го начало стихать.

Снявшись съ разсвѣтомъ 13-го, послѣ полдня бросили якорь на Сентъ-Еленскомъ рейдѣ, а по утру перешли на Спитгедскій рейдъ.

Во время девяти-дневной стоянки въ Спитгедѣ, постоянно дули весьма свѣжіе вѣтры, съ дождемъ.

24 сентября эскадра вышла съ Спитгедскаго рейда и 26-го прибыла на Брестскій рейдъ. Переходъ этотъ совершенъ частію подъ парусами и частію подъ парами, по случаю маловѣтрія.

Послѣ 14-ти дневнаго пребыванія въ Брестѣ, 10 октября, около

полудня, отрядъ снялся съ якоря и подъ парами вышелъ въ океанъ; когда же берегъ скрылся, то прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Въ теченіе ночи вѣтеръ измѣнялся безпрестанно. Корабля и корвета не было видно. Въ 7 час. утра фрегатъ легъ на лѣвый галсъ, чтобы соединиться съ отставшими судами. Въ это время, на горизонтѣ на вѣтрѣ увидѣли трехъ-мачтовое судно и полагая что это былъ корабль легли къ нему контръ-галсомъ, имѣя марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ. Вслѣдъ затѣмъ, въ саженяхъ 200 до фрегата заклубилась вода и образовавшійся вихрь, кружась, понесся прямо на фрегатъ. Успѣли взять гротъ на гитовы и отдать марса-фалы, но фрегатъ сильно накренило съ наполненными парусами. Всѣ реи согнулись въ лучекъ; вихрь измѣнивъ затѣмъ свое направленіе и ударивъ съ носу, на секунду обстенилъ форъ-марсель и фокъ, вырвалъ фока-галсъ-боканецъ и переломилъ фокарей и форъ-марса-рей, буквально какъ лучинки. Сейчасъ же взяли у гротъ-марселя третій рифъ, но вѣтеръ стихъ. Сломанныя рангоутныя деревья были спущены и паруса приведены въ порядокъ. Между тѣмъ рѣшившись идти обратно въ Брестъ, отъ котораго находились въ 80 миляхъ, адмиралъ приказалъ развести пары.

Во время же приготовленія паровъ и спуска винта, фрегатъ шелъ подъ триселями, гротъ-марселемъ и крюйселемъ на NOtN. Около полдня увидѣли остальныя суда отряда, которымъ назначивъ рандеву Кадиксъ и Ницца, фрегатъ отправился въ Брестъ.

Къ ночи, подойдя на видъ Уэссана и продержавшись тамъ до разсвѣта, пошли ко входу, безъ лоцмана, до самаго маяка Матье, и 12 октября пришли на Брестскій рейдъ.

15 октября фрегатъ, принявъ отъ порта новыя реи, поднялъ ихъ на мѣсто и 17 октября отправился въ море, для соединенія съ прочими судами отряда. По выходѣ въ океанъ, имѣя попутный вѣтеръ, прекратили пары и пошли подъ парусами. На другой день послѣ полдня вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ W и къ вечеру превратился въ штормъ. Находясь въ это время въ Бискайской бухтѣ, фрегатъ сильно страдалъ отъ неправильнаго волненія; одною изъ волнъ оторвало капитанскій катеръ съ правыхъ боканцевъ и повредило 14 весельный катеръ на лѣвыхъ боканцахъ.

Съ 18-го по 27-е октября свѣжіе противные вѣтры, доходившіе часто до силы шторма, не прекращались; только съ полдня 21-го

до 9 час. утра 22-го вѣтеръ былъ тихій отъ W; въ это время шли подъ парами, чтобы выйти изъ бухты.

Съ 27 октября получили попутный вѣтеръ и нѣсколько часовъ имѣли ходу 12¼ узловъ; 29-го вѣтеръ стихъ и до 3 ноября, дня прихода фрегата на Кадикскій рейдъ, имѣли постоянное маловѣтріе, почему шли большею частію подъ парами.

Во время штормовъ и огромнаго волненія, въ корпусѣ фрегата поврежденій не оказалось, кромѣ незначительной течи у ватервейсовъ верхней и батарейной палубъ, но за то въ нѣкоторыхъ устройствахъ фрегата оказались недостатки, какъ наприм. лопнули забортныя трубы отъ Массеевыхъ помпъ и отъ донки паровая труба.

Воспользовавшись 18-дневнымъ пребываніемъ фрегата въ Кадиксѣ, вытянули ослабѣвшій такелажъ и исправили поврежденія. Сдѣлавъ затѣмъ запасъ угля и провизіи, 18 ноября фрегатъ снялся съ Кадикскаго рейда, подъ парами. Обогнувъ послѣднія банки, получили легкій NW, пользуясь которымъ вступили подъ паруса и пустились въ проливъ. Фрегатъ, имѣя марсели въ 3 рифа, нѣсколько часовъ сряду шелъ по 12 узловъ. 20-го вѣтеръ перешелъ къ NO, но успѣшной лавировкой въ этотъ же день фрегатъ приблизился къ острову Ивица; къ вечеру бомъ-брамсельный вѣтръ стихъ, почему развели пары, но ночью снова продолжали лавировать къ Маіоркѣ.

Остатокъ дня, 22-го и 23-е число сопровождались мертвымъ штилемъ, почему ночь на 24-е опять шли подъ парами. Наконецъ на 9-й день послѣ отхода изъ Кадикса, имѣя 60 часовъ паровыхъ, 26 ноября вошли на Виллафранкскій рейдъ.

Здѣсь нашли фрегатъ «Свѣтлана» и въ гавани корветъ «Волъ». 28-го же къ вечеру пришелъ сюда изъ Россіи пароходо-фрегатъ «Олафъ». 30 ноября изъ Константинополя пришелъ корветъ «Медвѣдь». 12 декабря прибылъ корабль «Гангудъ».

Узнавъ отъ явившагося къ начальнику эскадры командира фрегата «Свѣтлана», что онъ, плавая при благопріятныхъ обстоятельствахъ, не могъ ознакомиться вполнѣ съ морскими качествами судна, контръ-адмиралъ Нордманъ предписалъ капитанъ-лейтенанту Пузино, выйти на 12 дней въ море и держаться подъ прусами, занимаясь лавировкою и парусными ученьями. Уйдя изъ Вилла-

франки 29 ноября, фрегатъ возвратился на рейдъ 10 декабря. 13 декабря контръ-адмиралъ Нордманъ перенесъ свой флагъ на этотъ фрегатъ.

Между тѣмъ корабль «Гангудъ», во время слѣдованія Атлантическимъ океаномъ, выдержалъ рядъ непрерывныхъ штормовъ, продолжавшихся съ 13 по 21 октября, во время которыхъ, отъ дѣйствія сильной боковой и килевой качки, открылась течь, отъ 4 до 6 дюйм. въ часъ, въ кормовой части судна, и оказалось поврежденіе въ рулѣ, почему корабль спустился въ Ферроль и пришелъ туда благополучно 23 октября.

По совѣту главнаго портоваго инженера, корабль былъ введенъ въ гавань (avant-port). Тщательный осмотръ корабля показалъ, что вся корма осѣла и наборъ отошелъ отъ старнъ-постовъ на 1 дюймъ, во всѣхъ палубахъ отошли ватервейсы, лопнули 4 кницы въ гонъ-декѣ и двѣ—въ оперъ-декѣ, въ большей части кницъ болты дали движеніе, голова руля разхлябалась и имѣетъ трещину.

25 октября приступили къ необходимымъ исправленіямъ корабля, оставивъ самыя капитальныя работы до Кронштадта. Не смотря на экстренныя работы по отправленію испанскихъ судовъ къ марокканскимъ берегамъ, феррольское адмиралтейство нашло еще время помочь и корабельнымъ работамъ.

19 ноября руль былъ вставленъ и окончены всѣ работы. Слѣдующіе два дня были употреблены на погрузку пороха и окончаніе счетовъ съ портомъ. 22-го, утромъ, корабль снялся съ якоря и подъ парами вышелъ въ море. Придя на параллель Финистера, прекратили пары и вступили подъ паруса. Съ слабыми вѣтрами отъ WtS до NW подвигались впередъ тихо. Въ полдень 25-го вѣтеръ, переходя къ SSW, началъ свѣжѣть и заставилъ взять 4 рифъ. 27-го задулъ свѣжій вѣтеръ изъ SO четверти, продолжавшійся до полдя 1 декабря. Въ этотъ день получили O вѣтеръ. 2 декабря увидѣли маякъ С.-Винцента, находясь отъ него на W въ 19 миляхъ. Съ свѣжимъ NO, добѣжали до пролива и 3-го числа вечеромъ увидѣли маякъ Тарифа. Вѣтеръ въ это время зашелъ и стихъ, и потому развели пары, и въ часъ пополуночи прошли Европейскій маякъ, оставаясь подъ парами до 6-ти часовъ пополудни того же дня. 8 декабря, по случаю

противныхъ тихихъ вѣтровъ, опять развели пары и шли подъ ними въ продолженіе 24 часовъ. 10 декабря, въ полдень, были отъ мыса С.-Себастіана на SO 86° въ 29 миляхъ. 11-го, по случаю маловѣтрія отъ OSO, развели пары и шли подъ ними до самой Виллафранки, гдѣ бросили якорь 12 декабря.

Такимъ образомъ переходъ изъ Ферроля до Виллафранки пробѣжали въ 20 дней; подъ парами были $4^1/_2$ сутокъ.

Въ Виллафранкѣ фрегатъ «Илья Муромецъ» получилъ назначеніе идти въ Пирей, въ распоряженіе нашего посольства. Корветъ «Волъ» былъ посланъ въ Неаполь. Начальникъ эскадры ушелъ 21 января на фрегатѣ «Свѣтлана» въ Тулонъ, для пополненія запасовъ провизіи, оставивъ предписаніе кораблю «Гангудъ», около 1 февраля, прибыть туда же, чтобы поднять на немъ свой флагъ, потому что фрегатъ «Свѣтлана» получилъ назначеніе идти въ Китайское море.

9 февраля, подъ парами, корабль оставилъ Тулонскій рейдъ, у Гіерскихъ острововъ вступилъ подъ паруса; но къ утру, при маловѣтріи отъ NNO, для входа на Виллафранкскій рейдъ, развели пары.

Здѣсь корабль остался на двѣ недѣли, для освѣжѣнія команды.

Въ ночь съ 5 на 6 марта 1860 г. корабль «Гангудъ», на осьмой день по выходѣ изъ Виллафранки, бросилъ якорь на Неапольскомъ рейдѣ. Восточные вѣтры, часто весьма свѣжіе, сопровождали корабль на этомъ переходѣ; но все плаваніе, исключая входа на рейдъ и узкости между островами Корсикою и Капрая—гдѣ корабль застало противное маловѣтріе съ зыбью, при которой корабль притерпѣвалъ отъ недостатка хода сильные удары въ корму,—было сдѣлано подъ парусами.

Снявшись 22 марта съ Неапольскаго рейда, имѣли постоянно тихіе противные вѣтры. 26 марта съ утра развели пары и взяли курсъ къ Мессинскому проливу; но послѣ часоваго плаванія подъ парами, въ машинѣ оказалось поврежденіе, требовавшее разборки нѣкоторыхъ ея частей. Пары были прекращены, и такъ какъ вѣтеръ сталъ крѣпчать отъ SO, то пошли вдоль берега къ Палермо. На высотѣ мыса Пелегрино, свѣжій SW заставилъ корабль уйти въ море, гдѣ въ продолженіе сутокъ выдержали, подъ марселями въ 4 рифа, весьма бурную погоду. 28 марта

вѣтеръ нѣсколько стихъ и перешелъ къ западу, тогда спустились въ Палермо и 29 марта бросили якорь на рейдѣ.

19 апрѣля вышли изъ Палермо и, при ровномъ NW, корабль спустился къ Мессинскому проливу; ночью на 20-е, заштилѣвъ, развели пары и утромъ остановили ходъ на Мессинскомъ рейдѣ.

Послѣ двухъ-часовой стоянки на якорѣ, оставили рейдъ. Встрѣтивъ штиль у мыса Спартивенто, развели пары, подъ которыми и вошли 21-го числа на рейдъ Валетты.

Оставивъ 28 апрѣля Валеттскій рейдъ, 4 мая корабль «Гангудъ» прибылъ въ Виллафранку. Первые три дня плаванія отъ острова Мальты были при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ. Южный верховой вѣтеръ, при спокойномъ морѣ, сопутствовалъ кораблю до параллели Неаполя, откуда уже лавировкой, подошли 3 мая на видъ острова Монте-Кристо. Здѣсь развели пары, подъ которыми пошли въ Виллафранку, чтобы похоронить внезапно умершаго отъ апоплексическаго удара старшаго штурманскаго офицера штабсъ-капитана Эйсмонта.

Получивъ приказаніе находиться въ тѣхъ портахъ, гдѣ будетъ имѣть пребываніе Государыня Императрица Александра Ѳеодоровна, корабль «Гангудъ» оставался на Виллафранкскомъ рейдѣ до 19 мая, дня назначенія для отхода Ея Величества въ Марсель. Согласно желанія Государыни, чтобы корабль встрѣтилъ пароходъ «Олафъ» въ Марселѣ, «Гангудъ» снялся съ якоря и имѣя штилевую погоду, шелъ подъ парами и въ тотъ же день прибылъ въ Марсель. «Олафъ» пришелъ на другое утро.

Государыня Императрица отправилась на желѣзную дорогу въ $^1/_2$ 11 часа 20 мая. Получивъ въ этотъ же день депешу идти въ Неаполь, въ распоряженіе нашего посланника, 21-го корабль вышелъ изъ Марселя и въ тотъ же день бросилъ якорь на Тулонскомъ рейдѣ. Окончивъ 23 числа погрузку угля, отправились по назначенію.

Командиръ корабля, пользуясь разрѣшеніемъ, сдалъ корабль капитанъ-лейтенанту Крузенштерну и по окончаніи счетовъ съ консуломъ, отправился въ Гамбургъ, откуда, послѣ лечебнаго курса, долженъ былъ возвратиться къ командованію.

28 мая корабль прибылъ въ Неаполь. Семь морскихъ національностей, представляемыхъ находившимися здѣсь военными су-

дами, возбуждали общее соревнованіе. Въ ученьяхъ парусныхъ и шлюпками «Гангудъ» занималъ одно изъ почетныхъ мѣстъ.

Согласно депеши, отъ 31 мая, корабль «Гангудъ» долженъ былъ идти обратно въ Россію. Но онъ былъ задержанъ тамъ нашимъ посланникомъ, по дѣламъ здѣшняго края. 8 іюня корабль снялся съ якоря и прибылъ въ Кадиксъ. Переходъ этотъ сдѣланъ въ 8 дней. Попутный О вѣтръ подвинулъ корабль подъ парусами въ 5 дней, на 700 миль. И вообще все плаваніе это было чрезвычайно удачно; только 14 іюля у испанскихъ береговъ налетѣлъ ночью сильный шквалъ отъ NO, заставившій взять три рифа у марселей. Въ Гибралтарскомъ проливѣ шли подъ парами.

Налившись въ Кадиксѣ водою, принявъ 159 тон. угля и другіе припасы, 22 іюля снялись съ якоря, для слѣдованія въ Шербургъ, куда и прибыли 7 августа.

Изъ Кадикса вышли съ попутнымъ SO и встрѣтивъ у мыса С.-Винцента свѣжіе NW и N, продержались за мысомъ до 27 іюля. Воспользовавшись вѣтромъ, отошедшимъ къ NNO, легли длиннымъ галсомъ въ океанъ. Вѣтеръ во все время былъ свѣжій. 29 іюля стихло и потому развели пары и въ продолженіе 22 часовъ, сдѣлали 120 миль по меридіану. Это дало возможность вступить подъ паруса и лечь выше Финистера. До 4 августа вѣтеръ былъ перемѣнный, иногда попутный, но болѣе крутой бейдевиндъ. 6-го утромъ, подойдя по счисленію къ Лизарду, спустились, подъ гротъ-марселемъ въ каналъ, взявъ курсъ на Стартъ-Поинтъ. Вѣтеръ все болѣе и болѣе свирѣпѣвшій, заставилъ закрѣпить и гротъ-марсель и идти подъ снастями и фокъ-стакселемъ; но не смотря и на это ходъ былъ до $9^1/_2$ узловъ. Взявъ лоцмана въ бухтѣ Торбей, короткими галсами и въ дрейфѣ продержались до разсвѣта. 7-го утромъ, спустившись къ Портланду, взяли курсъ на Шербургъ и къ вечеру вошли подъ парами на Шербургскій рейдъ.

Выйдя 14 августа съ Шербургскаго рейда, на 7-й день прибыли въ Киль. Переходъ Нѣмецкимъ моремъ былъ успѣшенъ. Подойдя къ Галоперскому маяку подъ парами, вступили подъ паруса. Вѣтеръ дулъ попутный, съ которымъ черезъ 74 часа подошли къ Скагераку.

18-го числа утромъ, послѣ расчистившейся мрачности, открылся ютландскій берегъ; до полуночи съ 19-го на 20-е, имѣя свѣжій S, держались при 4 рифахъ въ Скагеракѣ. У Тринделена теченіе и свѣжій вѣтеръ заставили развести пары. На ночь, немного не дойдя до Ниборга, у Спроге, до разсвѣта, бросили якорь, миновавъ самую трудную часть Бельта путемъ—между этимъ островомъ и Скорсеромъ. Онъ ближе и безопаснѣе, чѣмъ створные курсы мимо Ниборга. Выйдя изъ пролива и пройдя створный знакъ, взяли курсъ вдоль острова Лангеланда, между банкой Vengeance и островомъ. Слѣдуя по серединѣ этого пути, почувствовали минутное сотрясеніе, происшедшее, по мнѣнію лоцмана, оттого, что коснулись днища.

Продолжая путь при совершенномъ штилѣ, корабль въ 3 часа пополудни бросилъ якорь на Кильскомъ рейдѣ. Здѣсь возвратившійся изъ отпуска капитанъ 1 ранга Дюгамель вступилъ въ командованіе кораблемъ.

Окончивъ работы на кораблѣ и расчеты съ консуломъ, 31 августа корабль снялся съ якоря и тотчасъ же по выходѣ, имѣя W, вступилъ подъ паруса. Прекрасная погода и брамсельный вѣтеръ сопутствовали кораблю до самаго Наргена. 4 сентября вѣтеръ стихъ и, перейдя на SO, заставилъ развести пары, подъ которыми 5 сентября корабль прибылъ на Кронштадтскій рейдъ на 58 день по выходѣ изъ Неаполя.

b) *Фрегатъ «Илья Муромецъ».*

Фрегатъ «Илья Муромецъ» 3 января 1860 г. вышелъ въ Виллафранкскаго рейда и 9 января прибылъ въ Геную, чтобы запастись провизіею. Получивъ приказаніе отъ начальника эскадры отправиться въ Пирей, 12 февраля, при свѣжемъ NO, подъ парами фрегатъ снялся съ якоря. Выйдя въ море, прекратили пары и вступили подъ паруса. Вѣтеръ постепенно стихалъ и мѣнялся отъ разныхъ румбовъ. При такихъ обстоятельствахъ фрегатъ плылъ до полдня 15 числа и находился уже въ виду о-ва Понзо, когда нашелъ порывъ отъ SW; вслѣдъ за тѣмъ вѣтеръ, полный бакштагъ, постепенно сталъ уси-

ливаться; паруса имѣли: въ 2 рифа марсели, брамсели, фокъ и гротъ; фрегатъ шелъ по 11 узловъ. Въ 9 часовъ вечера закрѣпили брамсели, взяли 3 рифа у марселей и рифы у нижнихъ парусовъ; въ полночь вѣтеръ скрѣпчалъ до степени шторма; взяли 4-й рифъ и закрѣпили крюйсель и гротъ. Въ полдень 16-го, подойдя къ Мессинскому проливу, развели пары; но пройдя его, пары прекратили. Слѣдующіе за тѣмъ дни вѣтеръ постепенно сталъ стихать, мѣняясь отъ разныхъ румбовъ, и такимъ образомъ шли до 19-го числа, когда задулъ SO, по временамъ съ свѣжими порывами и довольно значительною зыбью, удерживавшіе фрегатъ почти на одномъ мѣстѣ до 21 числа. Находясь въ 40 миляхъ отъ Наваринской бухты и желая выбраться на вѣтеръ, чтобы обогнуть мысъ Матапанъ, развели пары; но вѣтеръ засвѣжѣлъ и ходъ былъ 3 узла, почему прекратили пары и спустились въ Наваринскую бухту. 23-го вышли въ море подъ парами. По выходѣ же изъ пролива Чериго, прекратили пары. Вечеромъ стали на якорь въ Саламинской бухтѣ, и съ разсвѣтомъ перешли на Пирейскій рейдъ.

9 апрѣля фрегатъ вышелъ въ море, для плаванія по Средиземному морю и Архипелагу, съ нашимъ посланникомъ при Греческомъ дворѣ.

Подъ парами, при совершенномъ штилѣ, фрегатъ шелъ до параллели острова Мило, пройдя который получили бомъ-брамсельный вѣтеръ отъ StW, почему и вступили подъ паруса и взяли курсъ OSO. 10-го и 11 апрѣля, при маловѣтріи, ходъ фрегата былъ среднимъ числомъ 2 узла. 12-го числа у острова Авго получили ровный вѣтеръ отъ NW и фрегатъ шелъ по $11^1/_2$ узловъ, взявъ курсъ на Александрію. Къ полдню вѣтеръ засвѣжѣлъ и заставилъ взять 2 рифа у марселей. Съ разсвѣтомъ 13-го отдали у марселей рифы и поставили лисели. При ровномъ вѣтрѣ отъ NNW, шли на $SSO^1/_4O$; ходу было отъ 8 до 10 узловъ. Въ 11 часовъ вечера, находясь отъ Александріи въ 16 миляхъ, фрегатъ легъ въ дрейфъ, такъ какъ безъ лоцмана и во время ночи входъ сюда почти невозможенъ. Съ разсвѣтомъ 14 апрѣля, развели пары и въ 8 час. утра вошли на Александрійскій рейдъ.

20 апрѣля снялись съ якоря съ Александрійскаго рейда подъ парами и отправились для практическаго плаванія въ Архипе-

лагъ. Въ 5 часовъ пополудни 21 апрѣля, получивъ NW вѣтеръ, прекратили пары; слѣдующіе за тѣмъ дни фрегатъ, съ противными вѣтрами, постоянно лавировалъ къ NW и 24-го вышелъ въ Архипелагъ между островами Кандія и Кассо. 25-го числа, находясь по S сторону острова Никари, получили свѣжій NW, принудившій взять первый рифъ. Продолжая лавировать къ WNW и не видя выгоды въ лавировкѣ, 27 числа развели пары и взяли курсъ къ о-ву Сира, отъ котораго находились въ 55 миляхъ. Въ началѣ фрегатъ шелъ по 5 узловъ, но вѣтеръ постепенно свѣжѣлъ и ходъ уменьшался до $1^1/_2$ узловъ, не смотря на то, что стояли трисели и стаксель. Въ 5 миляхъ отъ острова Сира вѣтеръ зашелъ къ N и дулъ съ такою силою, что ходъ фрегата дошелъ до $^1/_2$ узла. При такихъ обстоятельствахъ, стали держать $4^1/_2$ R отъ вѣтра, но за то ходъ увеличился до 5 узловъ, и фрегатъ въ часъ пополудни бросилъ якорь въ бухтѣ острова Сира. Того же числа посланникъ съѣхалъ на берегъ, намѣреваясь отправиться въ Пирей на пакетботныхъ пароходахъ и отпустилъ фрегатъ для практическаго плаванія.

3 мая снялся съ якоря съ рейда о-ва Сира подъ парами, при совершенномъ штилѣ, а черезъ три часа сталъ на якорь въ бухтѣ Поросъ. 7-го числа опять вышелъ въ море. Отойдя подъ парами 12 миль, фрегатъ вступилъ подъ паруса. Вечеромъ, находясь между островами Антимило и Мило, спустились въ бухту о-ва Мило. Утромъ 10 мая, при свѣжемъ NNO, снялись съ якоря подъ парами и выйдя изъ бухты, прекратили пары. Подъ марселями въ 2 рифа, брамселями, фокомъ и гротомъ, шли отъ 10 до $11^1/_2$ узловъ, направляясь къ о-ву Кандіи. У входа въ бухту заштилѣли и потому вступили подъ пары и черезъ полтора часа стали на якорь у W оконечности бухты. Здѣсь застали турецкую эскадру.

15 мая снялись съ якоря изъ бухты Суда, подъ парами, и вскорѣ вступили подъ паруса, взявъ курсъ въ Бейрутъ; въ продолженіе всего перехода имѣли постоянно умѣренный и тихій попутный вѣтеръ. 18-го вышли изъ Архипелага, пройдя проливомъ между Кандіею и Кассо; 22-го числа, находясь въ 40 миляхъ отъ Бейрута, при совершенномъ штилѣ, развели пары и на другое утро стали на якорь на Бейрутскомъ рейдѣ.

Въ бытность фрегата въ Кандіи, жители этого острова со всѣхъ окрестностей постоянно пріѣзжали на фрегатъ.

Война между Друзами и Маронитами задержала фрегатъ въ Бейрутѣ, гдѣ европейцамъ и вообще христіанамъ угрожала опасность отъ нападенія мусульманъ.

Получивъ увѣдомленіе отъ консула, что присутствіе фрегата въ Бейрутѣ не есть необходимость, «Илья Муромецъ» 22 іюня оставилъ Бейрутскій рейдъ. Въ морѣ встрѣтилъ фрегатъ западный вѣтеръ. Имѣя назначеніе зайти въ Пирей, а потомъ отправиться въ Неаполь, и желая совершить переходъ съ возможною скоростію, какъ только позволяли обстоятельства, шли подъ парами, прекращая ихъ лишь по причинѣ свѣжаго противнаго вѣтра. 27-го числа, находясь на высотахъ острова Родоса, вошли на его рейдъ, по причинѣ свѣжаго W вѣтра. 29-го снялись съ якоря и 2 іюля прибыли на рейдъ Пирея. Здѣсь фрегатъ получилъ назначеніе идти въ распоряженіе нашего посланника при Неаполитанскомъ дворѣ, на смѣну корабля «Гангудъ», отправленнаго въ Балтику.

6 іюля снялись съ якоря съ Пирейскаго рейда подъ парами, но выйдя за маяки, прекратили пары. Проливъ Чериго прошли также подъ парами. Въ 12 миляхъ отъ Матапана NW вѣтеръ усилился, почему вступили подъ паруса. Всю ночь и слѣдующія за тѣмъ 8-е и 9-е числа продолжали лавировать; но когда вѣтеръ стихъ, развели пары и 12 іюля бросили якорь на рейдѣ Неаполя.

Получивъ предписаніе отъ здѣшняго посланника идти въ Бейрутъ и совершить переходъ съ возможною скоростію, фрегатъ 18 іюля развелъ пары и отправился по назначенію. Съ помощію паровъ и парусовъ фрегатъ пришелъ въ Бейрутъ 27-го числа, гдѣ засталъ эскадры: англійскую, французскую и турецкую, а также суда и другихъ націй.

Въ Бейрутѣ, 2 сентября, фрегатъ получилъ назначеніе отъ капитана 1 ранга Шестакова показать нашъ флагъ по сирійскому берегу. Снявшись того же числа съ якоря подъ парусами, встрѣтили свѣжій WSW, заставившій привести въ море и продержаться до слѣдующаго утра. Тогда же вѣтеръ стихъ, почему вступили подъ пары и въ 11 час. пополуночи стали на якорь въ Триполи.

Простоявъ здѣсь до слѣдующаго дня и убѣдившись изъ распросовъ жителей, что въ самомъ Триполи и его окрестностяхъ совершенно покойно, 4-го числа, при N маловѣтріи, подъ парами отправился въ Латакію, куда прибылъ того же числа.

Освѣдомясь черезъ губернатора, что въ окрестностяхъ Латакіи все спокойно и простоявъ здѣсь двое сутокъ, предполагали остаться еще на одни сутки; но въ ночи 6-го числа внезапно нашедшій шквалъ отъ SSW принудилъ немедленно сняться съ якоря. Фрегатъ не успѣлъ отойти и трехъ миль, какъ получилъ еще два шквала, одинъ отъ S, другой съ сильнымъ дождемъ отъ WNW.

Слѣдуя по назначенію, того же числа въ 6 час. пополудни стали на якорь въ заливѣ Искандерунъ, на рейдѣ Александреты. Изъ распросовъ агента Русскаго Общества узнали, что въ самомъ городѣ и окрестностяхъ совершенно покойно. Въ 6 час. пополуночи 7 сентября фрегатъ отправился въ бухту Аисъ, для сдѣланія промѣра и отысканія хорошей якорной стоянки для зимнихъ мѣсяцевъ. Въ $9^1/_2$ часовъ стали на якорь противъ развалинъ древней крѣпости и города Аисъ.

Простоявъ на якорѣ до заката солнца, фрегатъ снялся съ якоря и отправился въ Акру, куда прибылъ 9 сентября.

По пріѣздѣ на фрегатъ нашего консула, узнали, что въ Акрѣ, Каифѣ и окрестностяхъ совершенно покойно.

Такимъ образомъ, исполнивъ предписаніе, въ 8 час. пополудни фрегатъ снялся съ якоря и отправился обратно въ Бейрутъ, куда и прибылъ 10-го числа.

Находясь въ послѣднее время въ составѣ эскадры кап. 1 ран. Шестакова въ плаваніи по портамъ Средиземнаго моря, фрегатъ «Илья Муромецъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Беклешова, 14 іюля 1861 г. получилъ приказаніе начальника эскадры изготовиться немедленно къ отправленію въ Россію. 16 іюля снялись съ Бейрутскаго рейда и 24-го прибыли въ Мальту, чтобы пополнить запасъ угля и сдѣлать необходамыя исправленія на фрегатѣ, которыя не могли быть выполнены въ Бейрутѣ по неимѣнію средствъ. Господствующіе въ это время штили и противныя маловѣтрія вынуждали часто обращаться къ парамъ, такъ что въ этотъ переходъ фрегатъ былъ подъ парусами 65 часовъ, подъ парами 85 часовъ и подъ парами и парусами вмѣстѣ 42 часа.

Такъ какъ наканунѣ отправленія фрегата, команда была пополнена съ фрегата «Громобой», половиннымъ количествомъ того, сколько было переведено на корветъ «Соколъ», то первая недѣля прошла въ приведеніи въ порядокъ росписаній вообще и боевыхъ въ особенности. Хотя до полнаго комплекта команды не доставало 90 челов., но дѣло дѣлалось хорошо, хотя и нѣсколько медленнѣе. 19 іюля вѣтеръ началъ постепенно свѣжѣть и вогналъ въ 4 рифа.

Пополнивъ запасы угля, провизіи и воды, 29 іюля оставили Мальту. Вѣтеръ былъ совершенно противный и постепенно свѣжѣлъ, такъ что пройдя параллель N оконечности о-ва Гизо, ходъ подъ парами былъ до 3 узловъ. Прекративъ здѣсь пары, легли въ бейдевиндъ на правый галсъ. Курсъ велъ между о-ми Линоза и Лампедуза. Зыбь была значительная и фрегатъ шелъ по $2^1/_2$ узла. 30-го поворотили на другой галсъ; но вскорѣ вѣтеръ совершенно стихъ и потому развели пары, подъ которыми шли до 5 час. пополудни. 31-го успѣли пройти меридіанъ банки Скерки и рифа Кейтъ. Съ этого пункта фрегатъ, безъ зыби, имѣлъ хорошій бакштагъ, но шелъ однако же не болѣе $4^1/_2$ узловъ. 1 августа NO перешелъ къ O и засвѣжѣлъ; фрегатъ, неся всѣ паруса, шелъ по $5^1/_2$ узловъ. 2 августа, по случаю штиля, развели пары, а вечеромъ вновь вступили подъ паруса; но не надолго—въ ночь заштилѣло и потому снова развели пары. За тѣмъ тихіе вѣтры смѣнялись штилями, и потому нѣсколько разъ разводили и прекращали пары. 5-го обогнули мысъ Гатъ и взяли курсъ въ Гибралтаръ. 6-го увидѣли корветъ «Соколъ» подъ парусами, который взяли на буксиръ и въ тотъ же день бросили якорь въ Гибралтарѣ.

9 августа фрегатъ снялся съ якоря, подъ парами, при тихомъ вѣтрѣ. Подходя къ маяку Тарифа, вѣтеръ сталъ свѣжѣть, почему поставили паруса; вѣтеръ быстро свѣжѣлъ. Приведя въ бейдевиндъ для подъема винта, пришлось отдать марса-фалы. Спустившись потомъ на румбъ, пошли по 10 узловъ. 11-го числа въ полночь заштилѣли, почему развели пары, которые прекратили въ 6 час. утра, получивъ NO. 14-го числа задулъ W вѣтеръ. 19 августа заштилѣло, тогда развели пары и шли до 9 часовъ

утра 21 августа. Наконецъ, задувшій SW, установился и 22-го вошли въ Англійскій каналъ. 23-го развели пары, подъ которыми въ тотъ же день прибыли на Шербургскій рейдъ, совершивъ переходъ изъ Гибралтара въ 14 сутокъ и 3 часа, изъ которыхъ 40 часовъ были подъ парами.

29 августа снялись съ якоря изъ Шербурга подъ парами, при легкомъ противномъ вѣтрѣ. 30-го увидѣли маякъ Бичигедъ и шли вдоль канала. 1 сентября задулъ S; прекратили пары. Около полдня засвѣжѣло и вогнало въ 2 рифа, и хотя фрегатъ находился вечеромъ около маяка Хансгольменъ, но въ Скагеракъ не пошли, а поворотивъ на другой галсъ, остались подъ однимъ гротъ-марселемъ, со спущенными брамъ-стеньгами. 2-го немного стихло, и потому пошли въ Скагеракъ. Ночь продержались за Скагеномъ, подъ однимъ гротъ-марселемъ. 3-го вѣтеръ стихъ, такъ что послѣ полудня отдали всѣ рифы. Теченіе было такъ сильно, что лавируя весь день въ Категатъ, къ вечеру оказалось, что ничего не выиграли и такъ какъ вѣтеръ началъ стихать, то развели пары и подвигались впередъ со скоростію отъ $4^1/_2$ до 6 узловъ. 4-го числа, въ 2 часа ночи, прошли Тринделенъ, а вечеромъ бросили якорь, не дойдя Гельсинора, противъ города Hellebek. 5 сентября перешли въ Копенгагенъ.

11 сентября фрегатъ снялся съ якоря съ Копенгагенскаго рейда и, пользуясь благопріятными обстоятельствами, 15 сентября благополучно достигъ Кронштадта.

По прибытіи фрегата въ Кронштадтъ, вице-адмиралъ фонъ-Шанцъ, съ особою Коммисіею, произвелъ фрегату смотръ и ученье, и онъ оказался въ такомъ состояніи, въ какомъ пріятно видѣть каждое военное судно; особенно же замѣтили расторопность его команды.

с) *Корветъ «Волъ»*.

Разставшись 11 октября съ фрегатомъ, корветъ взялъ курсъ WtN и слѣдовалъ вмѣстѣ съ кораблемъ «Гангудъ», до слѣдующаго утра, когда потерялъ корабль изъ виду. Дувшій въ продолженіи 12 числа W постоянно крѣпчалъ и утромъ 13-го до-

шелъ до степени шторма и зашелъ къ SW. Считая не безопаснымъ продолжать лежать тѣмъ же галсомъ, имѣя старое, весьма сильное волненіе съ кормы, корветъ поворотилъ черезъ фордевиндъ; но еще не успѣлъ окончить поворота, какъ сильнымъ волненіемъ снесло вельботъ, висѣвшій за кормою. Кромѣ того, по окончаніи шторма, было замѣчено, что скобы отъ двухъ верхнихъ вадеръ-штаговъ тронулись съ своихъ мѣстъ и своимъ движеніемъ отдѣлили наружную часть шека. Немедленно были заведены перлиня съ бушприта въ клюзы и туго вытянуты. Спустя 8 часовъ вѣтеръ снова зашелъ къ W и дулъ такимъ образомъ въ теченіи 6 сутокъ; этотъ вѣтеръ загналъ корветъ въ Бискайскую губу и потому, чтобы отойти отъ берега, при первомъ же ослабленіи вѣтра были разведены пары, которые прекращены 16-го, пройдя меридіанъ мыса Финистера. 16, 17 и 18 числа лежали къ югу по настоящему курсу. 19-го прошли между двумя сомнительными подводными каменьями и обогнули С.-Винцентъ въ разстояніи $14^1/_2$ миль. Отсюда при маловѣтріи отъ NW, продолжали плаваніе по $1^1/_2$ и по 2 узла. 27-го, при свѣжемъ вѣтрѣ, пришли на видъ Кадикскаго маяка, въ разстояніи отъ него 15 миль и развели пары, подъ которыми прибыли благополучно на Кадикскій рейдъ.

27 октября корветъ снялся съ якоря. Подходя къ Гибралтарскому проливу, встрѣтили противный вѣтеръ отъ O, который весьма сильно дулъ 5 сутокъ и заставилъ корветъ держаться у входа въ проливъ. 31 октября вѣтеръ стихъ и корветъ прошелъ проливъ подъ парами. Отойдя отъ Гибралтара 25 миль, прекратили пары и продолжали лавировать къ O, но и въ Средиземномъ морѣ плаваніе корвета не было счастливо—противные вѣтры постоянно преслѣдовали корветъ. 18 ноября выдержали жестокій штормъ; 19-го, находясь въ 35 миляхъ отъ Виллафранки, развели пары и въ 11 ч. вечера бросили якорь на рейдѣ.

3 января 1860 г. корветъ снялся съ якоря и 11 января бросилъ якорь на Неапольскомъ рейдѣ, а 12 января развелъ пары и вошелъ въ гавань, гдѣ и ошвартовился.

До 10 февраля 1860 г. корветъ оставался въ Неапольской гавани въ ожиданіи инструкцій. Получивъ депешу «идти въ Константинополь», 11 февраля вышли изъ гавани подъ парами. Около

полуночи, при вѣтрѣ отъ О, корветъ поставилъ всѣ паруса и, пройдя между островами Капри и мысомъ Салермо, прекратилъ пары. 13 февраля вѣтеръ началъ стихать. Чтобы съ увѣренностію пройти между островами Стромболи и Безулузо, развели пары и продолжали плаваніе до Мессинскаго пролива; въ полночь прекратили пары и весь слѣдующій день проштилевали въ виду берега. 15-го вѣтеръ дулъ отъ SW, сначала тихій, а потомъ постепенно переходя къ NW, быстро засвѣжѣлъ; въ эти сутки плаваніе корвета было 225 миль. 16 февраля корветъ находился отъ острова Кабреро въ 22 миляхъ; вѣтеръ усилился въ это время до степени шторма, почему привели въ бейдевиндъ. Корветъ держался на большомъ волненіи, подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ и триселями превосходно; качка была покойная и не одной брызги не попадало на палубу. 17 февраля, при стихшемъ вѣтрѣ, взяли курсъ въ проливъ Серви. Меридіанъ мыса Матапана прошли подъ лиселями съ лѣвой. Заштилѣвъ въ проливѣ Серви, развели пары и отойдя отъ мыса Сентъ-Анжело на 20 миль, снова прекратили ихъ. По Архипелагу продолжали плаваніе подъ парусами, у острова Бѣлопуло опять развели пары и 19 февраля, послѣ $7^1/_2$ суточнаго плаванія, бросили якорь на Пирейскомъ рейдѣ.

1 марта, при ровномъ NO вѣтрѣ, снялись съ якоря подъ парами съ Пирейскаго рейда. По выходѣ съ рейда поставили паруса, которые вскорѣ, по крутости вѣтра, пришлось убрать; къ вечеру вѣтеръ такъ усилился, что лавируя подъ парами и триселями въ проливѣ Мандри, корветъ съ каждымъ галсомъ проигрывалъ. Обстоятельство это заставило стать на якорь по S сторону мыса Колона. 2 и 3-го дулъ крѣпкій NO и только 4-го, когда онъ стихъ, снялись подъ парами; пройдя проливъ Доро, получили NO; корветъ подъ парусами шелъ въ галфиндъ отъ 5 до 7 узловъ. 5 марта увидѣли Тенедосъ, и пройдя между Кроличьими островами, встрѣтили NO, который постепенно свѣжѣя, лишилъ корветъ возможности войти въ проливъ и заставилъ бросить якорь подъ азіатскимъ берегомъ, противъ деревни Ени-Кіой. Въ продолженіе 6-го, 7 и 8 чиселъ марта, при крѣпкомъ NO, отстаивались на двухъ якоряхъ. 9-го перешли подъ парами въ Дарданеллы, а 10-го снялись съ якоря подъ парами; но вечеромъ

около Галлиполи паръ упалъ до 10 фунтовъ и при всѣхъ стараніяхъ нагнать его не могли; при чемъ оказалась течь дымогарными трубками. 12 марта, исправивъ поврежденія, снялись съ якоря подъ парами, которые держались до 40 фунтовъ. У острова Мармора, встрѣтивъ ровный NO, вступили подъ паруса. 14-го, пройдя мысъ Стефаносъ, вступили подъ пары и въ 7 часовъ вечера бросили якорь въ Константинополѣ.

Здѣсь приступили къ исправленію паровыхъ котловъ, машинной прислугой. Котлы требовали перечеканки всѣхъ колецъ, дымогарныхъ трубокъ, связей и среднихъ швовъ огненной поверхности. По совершенной негодности, перемѣнили 15 трубокъ.

Получивъ депешу изъ Петербурга о слѣдованіи въ Кронштадтъ, корветъ снялся съ якоря. Пользуясь перемѣнными вѣтрами, переходъ въ Пирей былъ сдѣланъ подъ парусами, за исключеніемъ выхода съ Константинопольскаго рейда, входа въ Пирей и прохода проливомъ Доро, гдѣ встрѣтившимся SW теченіемъ, при совершенномъ штилѣ, стало прижимать корветъ къ острову Андросу.

8 мая корветъ бросилъ якорь на Пирейскомъ рейдѣ, а 15 мая вышелъ въ море, подъ парами. На параллели острова Эгина, прекратили пары и легли въ бейдевиндъ на правый галсъ, при вѣтрѣ SW.

19 мая, пройдя мысъ Сантъ-Анжело, заштилѣли, вслѣдствіе чего развели пары; но по выходѣ изъ пролива Серви, вступили подъ паруса; меридіанъ мыса Матапана прошли въ полночь 21 мая, въ 16 итал. миляхъ.

Средиземнымъ моремъ до острова Мальты имѣли тихіе вѣтры отъ NW, по временамъ отходившіе къ NO. 27 мая, послѣ 12-ти дневнаго плаванія бросили якорь на рейдѣ Ла-Валлета, гдѣ нашли англійскую эскадру.

2 іюня корветъ отправился въ дальнѣйшій путь подъ парами. По выходѣ съ рейда, при свѣжемъ ONO, вступили подъ паруса; къ вечеру вѣтеръ перешелъ черезъ N къ NW и во все время пути до меридіана мыса Бона не измѣнялъ своего направленія.

19 іюня корветъ прошелъ Гибралтарскій проливъ подъ парами и парусами. 20 іюня прошли параллель мыса С.-Винцентъ въ 4 миляхъ. Въ продолженіе 21 и 22 іюня, при N вѣтрѣ, лавировали ко входу въ р. Таго и 23-го вошли подъ парами на Лиссабонскій рейдъ.

5 іюля, выйдя изъ р. Таго, прекратили пары, и при вѣтрѣ NNO легли въ бейдевиндъ правымъ галсомъ. Вѣтеръ, упорно дувшій въ продолженіе 13 дней отъ NNO, измѣняясь только въ силѣ, 18 іюля сталъ стихать и къ вечеру совсѣмъ заштилѣло, почему развели пары. Пройдя около 100 миль подъ парами, встрѣтили NNW, которымъ взяли выше Уэссана, и въ полночь 23 іюля вошли въ Англійскій каналъ; плаваніе каналомъ до Шербурга сопровождалось попутными вѣтрами. 24 іюля бросили якорь на Шербургскомъ рейдѣ. Такимъ образомъ, при слѣдованіи изъ Константинополя до Шербурга, корветъ находился подъ парами 3 сутокъ $1^1/_2$ часа, подъ парусами 54 сутокъ, якорныхъ стоянокъ въ портахъ 25 сутокъ.

4 августа снялись съ якоря съ Шербургскаго рейда; плаваніе каналомъ, Нѣмецкимъ моремъ и Скагеракомъ сопровождалось свѣжими SW вѣтрами. 8-го числа открылся на ютландскомъ берегу мысъ Хирсхаль, по которому опредѣливъ свое мѣсто, въ полночь съ SO вѣтромъ вошли въ Категатъ. 11 августа, находясь въ 5 миляхъ отъ маяка Хвельмъ, за пасмурностію и свѣжимъ S вѣтромъ, бросили якорь; вѣтеръ дулъ крѣпкими порывами въ продолженіе 11 и 12-го чиселъ. 13 августа, при тихомъ W, снялись съ якоря, прошли подъ парами Большой Бельтъ и вечеромъ бросили якорь на Кильскомъ рейдѣ.

18 августа корветъ вышелъ изъ Киля, а 26-го прибылъ на Кронштадтскій рейдъ,

Оставивъ Киль при свѣжемъ SW вѣтрѣ, шли съ этимъ вѣтромъ до о-ва Эланда, который прошли 20 августа. Затѣмъ вѣтеръ дулъ со шквалами, измѣняясь часто отъ W черезъ N до OSO, и только 22-го числа получили ровный W.

23 августа, въ 7 часовъ вечера, подошли къ Дагерорту, а 24 августа вошли въ Финскій заливъ подъ парами. Въ Финскомъ заливѣ имѣли NW вѣтеръ.

23.

Корветъ „Посадникъ“.

10 августа 1859 г. Государь Императоръ изволилъ осмотрѣть отрядъ, состоявшій изъ корвета «Посадникъ», клиперовъ «Раз-

бойникъ» и «Наѣздникъ», отправлявшійся къ берегамъ Амура. Корветъ «Посадникъ», подъ командою флигель-адъютанта Бирюлева, 25 августа снялся подъ парами съ Кронштадтскаго рейда, для слѣдованія по назначенію, и, желая испытать машину, на своихъ водахъ, шелъ до Ревеля подъ парами. Вѣтеръ былъ тихій отъ SO и корветъ, при 30 фунтахъ пару и 65 оборотахъ, имѣлъ 8 узловъ ходу. Ночью держали косые паруса. 26-го числа миновали Гогландъ. Тихій SO обратился въ рифъ-марсельный. Утромъ стихло, и за Гогландомъ уже имѣли W, а въ 11 час. вечера положили якорь на Ревельскомъ рейдѣ.

Простоявъ въ Ревелѣ двое сутокъ, пополнивъ запасъ угля и принявъ двухъ комендоровъ съ корабля «Прохоръ», 28 августа корветъ, при штилѣ, подъ парами, снялся съ якоря.

Пройдя Наргенъ и получивъ легкій OSO, прекратили пары и вступили подъ паруса. Ночью свѣжій SSO достигъ крѣпости шторма и заставилъ взять всѣ рифы у марселей. Пройдя Дагерортъ въ полный бейдевиндъ, съ нижними парусами, при большомъ волненіи корветъ шелъ до 10 узловъ. Спокойствіе судна было необыкновенное, однако же розмахи доходили до 20°; къ 29 августа вѣтеръ до того скрѣпчалъ, что принуждены были закрѣпить нижніе паруса и спустить брамъ-стеньги. Къ вечеру стало стихать. 31-го числа цѣлый день лавировали при брамсельномъ SSW. 1 сентября окончательно стихло. Ночью на 2-е число получили O, съ которымъ пришли на видъ плавучаго маяка Фалстербо. Въ это время вѣтеръ такъ засвѣжѣлъ, что принудилъ снова взять всѣ рифы у марселей, закрѣпить нижніе паруса и спустить брамъ-стеньги. Пройдя маякъ, развели пары и при жестокомъ ONO, корветъ держался въ бейдевиндъ, пока въ 12 часовъ ни выѣхалъ лоцманъ.

Въ часъ пополудни корветъ бросилъ якорь на большомъ Копенгагенскомъ рейдѣ, а 5-го числа утромъ перешелъ на малый рейдъ. 6-го приступили къ погрузкѣ угля. Не желая рисковать рангоутомъ, капитанъ рѣшился переждать равноденственныя бури въ Копенгагенѣ, и потому—только 12 сентября вышелъ въ море.

Выждавъ благопріятныя обстоятельства, корветъ снялся съ якоря подъ парами, при маловѣтріи отъ W. Наступившій туманъ съ дождемъ принудилъ корветъ идти малымъ ходомъ до Ангольт-

скихъ маяковъ, огни которыхъ открылись ночью, а къ разсвѣту увидѣли и Тринделенъ. Въ это время подулъ SW, и корветъ вступилъ подъ паруса, не прекращая паровъ. Подъ лиселями и парами онъ шелъ по 10 узловъ. 13-го прекратили пары. До выхода въ Нѣмецкое море, корветъ, смотря по обстоятельствамъ, нѣсколько разъ разводилъ и прекращалъ пары, когда имѣлъ возможность идти подъ одними парусами.

16 сентября, когда корветъ находился въ Нѣмецкомъ морѣ, задулъ свѣжій SW, продолжавшійся 17 и 18-го числа. При огромномъ волненіи, розмахи доходили до 35° по кренометру; корветъ держался подъ одними зарифленными марселями, со спущенными брамъ-стеньгами. Съ 19 числа постоянно перемѣнявшіеся, большею частію западные, вѣтры подвигали корветъ весьма медленно.

23-го, при штилѣ, корветъ вступилъ подъ пары и къ вечеру вошелъ въ Англійскій каналъ. Въ полночь сдѣлался О, а потому прекратили пары, вступили подъ паруса и 24-го въ 3 часа пополудни бросили якорь на Спитгедскомъ рейдѣ.

Вечеромъ 30 сентября, при штилѣ, подъ парами, корветъ снялся съ якоря, а пройдя Екатерининскій маякъ на островѣ Вайтѣ, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Пользуясь отливомъ и маловѣтріемъ отъ OSO, въ сутки плаванія пришли на видъ маяка Стартъ. 1 октября вѣтеръ началъ свѣжѣть и перешелъ къ SO. Высадивъ лоцмана, корветъ легъ на островъ Уэссанъ, поперегъ пролива. Корветъ бѣжалъ, подъ марселями и нижними парусами въ галфиндъ, по 10 и $10^1/_2$ узловъ. Въ 6 часовъ утра открылся маякъ Св. Матѳея и когда вѣтеръ въ это время зашелъ къ О-у, т. е. сдѣлался совершенно противный для входа въ Брестъ, то вынужденнымъ нашлись развести пары. Съ разсвѣтомъ, съ корвета увидѣли къ югу, миляхъ въ двухъ, французскій купеческій бригъ, лежавшій въ дрейфѣ и выражавшій всѣ знаки бѣдствія. Корветъ немедленно къ нему спустился. При опросѣ оказалось, что ночью бригъ сидѣлъ на рифѣ Pont de Chals, съ котораго былъ сброшенъ волненіемъ: воды было въ трюмѣ 9 футъ и она все прибывала, потому что команда, состоявшая изъ 4-хъ человѣкъ, такъ утомилась у помпъ, что почти совсѣмъ не могла работать. Командиръ корвета тотчасъ же отправилъ на бригъ мичмана фонъ-

Шанца съ 12-ю матросами и съ помпой Доутона, взявъ въ то же время бригъ на буксиръ.

На Брестскомъ рейдѣ корветъ засталъ нашу и французскую эскадры.

Пребываніе корвета въ Брестѣ было задержано дурными погодами. Провизіи здѣсь было заготовлено на 5 мѣсяцевъ, по весьма сходной цѣнѣ.

5 ноября корветъ вышелъ изъ Бреста подъ парами, при штилѣ. Не смотря на большое волненіе въ океанѣ, корветъ къ утру отошелъ отъ Бреста на 120 миль и, получивъ ровный вѣтеръ отъ SSW, поднялъ винтъ и вступилъ подъ паруса. На слѣдующій день и по 8-е число имѣли жестокій штормъ отъ S. 9 ноября погода нѣсколько улучшилась, но зыбь осталась значительная. 10-го, при свѣжемъ SO, имѣли хорошій ходъ; но 11-го вѣтеръ опять зашелъ къ SW. Слѣдующіе 4-ре дня дулъ свѣжій вѣтеръ съ сильнымъ дождемъ, но безпрестанно мѣняясь отъ N, черезъ W, къ S, давалъ возможность подвигаться впередъ; 15-го сдѣлался NO. 18-го къ вечеру увидѣли островъ Порто-Санто, а вскорѣ и Мадеру. 19-го подходили къ самому Фунчальскому рейду. 21-го, когда совсѣмъ стихло, опустили винтъ, и въ 4 часа пополудни того же числа положили якорь на Санта-Круцкомъ рейдѣ, на глубинѣ 22 саженъ.

Пріобрѣтя здѣсь все нужное, 24 ноября, при штилѣ, корветъ снялся съ якоря, имѣя 1000 пуд. угля на палубѣ. На меридіанѣ о-ва Ферро получили SW, который, постоянно смѣняясь отъ S къ W, давалъ возможность выгодно лавировать, такъ что 2 декабря, въ полночь, пересѣкли тропикъ. въ долготѣ 18° 30′; тутъ получили ровный пасатъ, но онъ дулъ только $1^1/_2$ сутокъ. и опять наступили перемѣнные вѣтра. Это продолжалось до 9 декабря, когда въ широтѣ 19° N, долготѣ 24° 15′ W получили NO пасатъ. Съ этого дня и до прихода въ Ріо, наслаждались самымъ пріятнымъ плаваніемъ. 10-го увидѣли острова Антоніо и Санъ-Винсента. 14-го въ широтѣ 6° N, потеряли сѣверный пасатъ; потомъ сдѣлался SO, а въ ночи совсѣмъ заштилѣло. 15 декабря спустили винтъ и пошли подъ парами, а 16-го съ утра, на параллели 4°, получили SO пасатъ, дувшій довольно ровно между O и SO.

18 декабря, въ полдень, пересѣкли экваторъ въ долготѣ 28° 32′ W. Отъ экватора и до Ріо-Жанейро пасатъ дулъ весьма ровно, среднее суточное плаваніе было 150 миль. 30 декабря увидѣли мысъ Фріо. У входа на рейдъ потеряли вѣтеръ и потому вошли на рейдъ подъ парами.

Сдѣлавъ запасъ провизіи и пороха, который продается здѣсь по 18 руб. за пудъ, корветъ, послѣ 12-ти дневнаго пребыванія въ Ріо-Жанейро, 12 января 1860 г. отправился въ дальнѣйшее плаваніе, подъ парами. Выйдя въ море, при вѣтрѣ, дувшемъ отъ ONO, прекратили пары.

Пролежавъ на SO до параллели 35° южн. шир., шли по ней и, придерживаясь по возможности этой широты, пришли 11 февраля на видъ мыса Доброй Надежды и того же числа стали фертоингъ въ Саймонсъ-баѣ.

На этомъ переходѣ корветъ имѣлъ большею частію свѣжіе попутные вѣтры, противный вѣтеръ дулъ только четверо сутокъ; штиль былъ одни сутки, въ продолженіе которыхъ корветъ прошелъ подъ парами 150 миль. Замѣчательно, что сѣверные вѣтры, которые имѣлъ корветъ въ широтѣ 35°, не разводили почти никакого волненія не смотря на то, что они нерѣдко вгоняли корветъ во всѣ рифы. 19 января былъ замѣчательный шквалъ. При совершенно ясномъ небѣ, вѣтеръ отъ WSW перешелъ мгновенно къ S и черезъ 5 минутъ, вогнавъ во всѣ рифы, принудилъ закрѣпить фокъ и гротъ и спустить брамъ-стеньги. Въ ночь съ 7-го на 8 февраля имѣли попутный W штормъ, продолжавшійся 7 часовъ. Еще съ утра 7-го числа вѣтеръ постепенно свѣжѣлъ, переходя отъ NW къ W и въ 10 час. вечера развелъ огромное волненіе, вогнавъ во всѣ рифы; но корветъ весьма хорошо уходилъ отъ волненія.

12 марта, по окончаніи крѣпкихъ SO вѣтровъ, дувшихъ 10 сутокъ, корветъ снялся съ якоря изъ Саймонсъ-бая. 3 мая вступилъ въ Зондскій проливъ, а 11 мая положилъ якорь на Сингапурскомъ рейдѣ.

Отдалясь значительно отъ берега, при легкомъ вѣтрѣ отъ W, вступили подъ паруса и затѣмъ 50 дней винтъ не былъ въ водѣ. Во время плаванія по Игольной банкѣ, имѣя легкіе перемѣнные вѣтра и направляясь къ SSO, не столько собственнымъ ходомъ,

сколько теченіемъ, быстро подвигались впередъ. Отъ полудня 16-го, до полудня 18 марта подвинуло теченіемъ къ SO на 95 миль, при чемъ была огромная толчея, съ самою неправильною и безпокойною качкою. 18-го числа, въ широтѣ 40° S, долготѣ 29° O, получили свѣжій NO, порывы котораго по временамъ принуждали крѣпить форъ-марсель, но волненіе было не очень велико; къ вечеру вѣтеръ сталъ отходить къ NW. 19-го этотъ вѣтеръ дулъ свѣжо, отходя въ продолженіе слѣдующаго дня къ W. 21 марта, въ 7 часовъ утра, заревѣлъ жесточайшій штормъ отъ SW, перешедшій въ StW. По мнѣнію капитанъ-лейтенанта Бирюлева, болѣе свѣжій вѣтеръ и большее волненіе быть не могутъ. При SW, подъ зарифленными марселями, шли по 10 узловъ на ONO, въ полный бакштагъ. Наконецъ, вкатившаяся волна съ навѣтреннаго борта принудила привесть въ бейдевиндъ на правый галсъ. Самый тяжелый моментъ этого шторма былъ отъ 11 час. утра до часу пополудни, когда штормъ перешелъ вдругъ на 3 румба къ S. Тутъ волненіе дошло до апогея своей силы. Нашедшая съ кормы волна вкатилась въ корветъ и унесла вельботъ, переломивъ желѣзныя шлюпъ-балки. Всю ночь на 22-е число штормъ продолжался, но съ разсвѣтомъ стало стихать. Послѣдующее плаваніе до острова Амстердама, на видъ котораго пришли 7 апрѣля, было тоже довольно бурно. Апрѣля 9-го выдержали второй штормъ отъ N и NW, но корветъ превосходно держался подъ штормовою бизанью и зарифленнымъ гротъ-марселемъ. Штормъ этотъ кончился сильнымъ шкваломъ съ дождемъ и моментально превратился въ маловѣтріе отъ WSW. Имѣя намѣреніе пересѣчь тропикъ Козерога въ долготѣ 102°, при ровномъ SW взяли направленіе къ NO; но 15-го, на параллели 30° и меридіанѣ 94°, получили ровный O. Полагая, что этотъ вѣтеръ временной, и что съ уменьшеніемъ широты онъ отойдетъ къ SO, по близости къ пасату, пролежали 16 и 17-е по меридіану; но въ 25° широты получили NO, принудившій поворотить на лѣвый галсъ. Съ этого времени вѣтеръ, постепенно отходя, 22-го устоялся на SW, который и перебросилъ корветъ 27 апрѣля черезъ тропикъ Козерога, въ долготѣ 105° 15′ O. Въ этотъ же день вечеромъ получили SO пасатъ. Незамѣтно войдя въ муссонъ того же румба, 1 мая пришли на видъ о-ва Рождества.

На другой день увидѣли Ява-Хедъ и къ разсвѣту, подойдя къ нему Принцевымъ каналомъ, вошли въ Зондскій проливъ, подъ парусами. Около втораго мыса заштилѣли и потому развели пары, а въ 9 часовъ вечера положили якорь на Анжерскомъ рейдѣ. Простоявъ сутки въ Анжерѣ, запаслись зеленью и мясомъ для команды, и 5-го числа, съ разсвѣтомъ, снялись съ якоря. Пройдя засвѣтло острова Двухъ Братьевъ, шли всю ночь и слѣдующія сутки подъ парусами, при маловѣтріи отъ SW. На разсвѣтѣ 7 мая подошли къ Люсипару, а въ 10 часовъ утра вступили въ проливъ Банка. 11 мая положили якорь на Сингапурскомъ рейдѣ, близъ фрегата «Свѣтлана».

Оставя 17 мая Сингапурскій рейдъ, корветъ, на буксирѣ фрегата «Свѣтлана», отправился въ Шанхай. Послѣ 6-ти дневнаго буксированія, фрегатъ оставилъ корветъ въ широтѣ 14° 21′ N, долготѣ 112° 50′ O.

Имѣя отъ самаго входа въ Зондскій проливъ все время штили, и идя подъ парами почти постоянно, пришли къ заключенію, что самое выгодное имѣть не болѣе 20 фунт. пару. 29 мая случилось поврежденіе въ правомъ котлѣ. Заднюю дымогарную рѣшетку въ 2 листахъ выперло на $^1/_8$ дюйма, почему трубки вышли изъ своихъ мѣстъ и весь паръ бросился въ машину, при чемъ лишились двухъ машинистовъ. Въ 10 час. увидѣли фрегатъ «Свѣтлана», который, взявъ корветъ на буксиръ и выведя изъ Формозскаго канала, 31 мая отдалъ буксиры, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ NO, который дулъ 1 и 2 іюня. За тѣмъ наступили совершенные штили и маловѣтрія между N и O, задерживавшіе плаваніе, такъ что лишь 9 іюня подошли къ острову Садль, гдѣ, за туманомъ, стали на якорь.

10-го корветъ подошелъ къ острову Гутслафъ; 12-го увидѣли стоявшій на якорѣ клиперъ «Наѣздникъ». 14-го къ ночи подошли къ Вусунгу, а 15 іюня вошли въ самую рѣку.

29 іюня корветъ, для исправленія котловъ, прибылъ на внутренній Нагасакскій рейдъ. 30-го начальникъ завода осмотрѣлъ котлы и въ тотъ же день приступили къ исправленію ихъ.

На командира корвета было возложено наблюденіе за больными, которые были доставлены въ Нагасаки съ эскадры Китайскаго моря.

Работы по исправленію котловъ шли медленно, потому что японскіе заклепщики только учились этому дѣлу.

Въ Нагасаки корветъ поступилъ въ распоряженіе начальника эскадры Тихаго океана.

24.

Клиперъ „Разбойникъ“.

25 августа 1859 г. клиперъ «Разбойникъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Ратькова, снялся съ Кронштадтскаго рейда, подъ парами, при тихомъ противномъ вѣтрѣ. Въ полночь вѣтеръ засвѣжѣлъ. Въ 5 часовъ утра увидѣли, близъ острова Первы, купеческій трехъ-мачтовый корабль, терпѣвшій бѣдствіе, и пошли къ нему; но, по свѣжести вѣтра, клиперъ вовсе не подвигался впередъ и не слушался руля. Не надѣясь при этомъ вѣтрѣ отстояться на якорѣ на глубинѣ 28 саженъ, при грунтѣ мелкій камень, принуждены были отказаться отъ надежды подать помощь этому судну, тѣмъ болѣе, что клиперъ относило къ сѣверу въ Финляндскіе шхеры. Въ полдень прошли створъ Гогландскихъ маяковъ. Ночь шли подъ малыми парами, а въ 7 час. утра бросили якорь на Ревельскомъ рейдѣ.

Пріемъ угля въ Ревелѣ задержалъ клиперъ до ночи съ 29 на 30 августа. Хотя вѣтеръ былъ попутный, но дождь и пасмурность заставили идти подъ парами до 6 час. утра 30 августа; винтъ поднять не могли, не смотря на то, что машина дѣйствовала плавно и безъ всякаго сотрясенія. Не имѣя водолазнаго аппарата, не могли отыскать настоящей причины этого поврежденія. При свѣжемъ SOtS, винтъ много уменьшалъ ходъ и увеличивалъ дрейфъ въ бейдевиндъ, почему лавировкою ничего не выигрывали.

Утромъ 1 сентября заштилѣли; винтъ дѣлалъ 50 оборотовъ, ходъ доходилъ до $5^1/_2$ узловъ. 2 сентября прекратили пары. Вѣтеръ свѣжѣлъ, ходъ доходилъ до $7^1/_2$ узловъ. Ночь пролавировали, но 3-го утромъ задулъ ровный SO, при которомъ шли подъ парусами, имѣя до $9^1/_2$ узловъ.

Въ 6 часовъ вечера налетѣлъ шквалъ. Къ 7 часамъ остались

подъ марселями, трисслями въ 2 рифа и форъ-стеньги-стакселемъ. Съ тѣхъ поръ до полуночи имѣли 8 попутныхъ шкваловъ отъ SO. Въ полночь совершенно стихло, почему развели пары.

Утромъ 4-го, когда прошли Борнгольмъ, вѣтеръ опять началъ свѣжѣть; клиперъ шелъ подъ парами и парусами. Въ 5 часовъ пополудни стали на якорь у плавучаго маяка Драгэ. Вѣтеръ до того былъ свѣжъ, что до 7 часовъ утра 5-го числа лоцманъ не могъ пріѣхать на клиперъ. Съ прибытіемъ же его, клиперъ немедленно снялся съ якоря и къ 10 часамъ перешелъ на большой Копенгагенскій рейдъ.

При помощи водолазнаго аппарата съ клипера «Наѣздникъ», тросъ на винтовомъ валикѣ, бывшій причиною поврежденія, обрубленъ, и винтъ сталъ по прежнему подниматься.

Пополнивъ запасъ угля и исправивъ эзельгофтъ, 12 сентября клиперъ снялся съ Кепенгагенскаго рейда, подъ парами.

Хотя вѣтеръ былъ попутный, но было такъ пасмурно, что мысъ Куллень увидѣли только на траверзѣ, и потому клиперъ продолжалъ плаваніе подъ парами. Ангольтскій маякъ увидѣли только за двѣ мили и отъ него взяли курсъ на Тринделенъ.

13 го утромъ вошли въ Скагеракъ; обогнувъ Скагенъ въ 7 миляхъ, шли въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, не прекращая паровъ. На другой день, послѣ полудня, установился свѣжій марсельный SW. Закрѣпивъ всѣ паруса, пошли прямо противъ вѣтра, со скоростію отъ 4 до 2 узловъ. Въ 6 час. вечера поставили трисели и форъ-стеньги-стаксель.

14-го прекратили пары. Вѣтеръ все продолжалъ свѣжѣть отъ SW, и клиперъ приготовился штормовать подъ зарифленными трисслями. Въ 10 часовъ утра прибылъ на клиперъ лоцманъ, который объявилъ, что надо ожидать шторма. Видя увеличивающуюся силу вѣтра и низко упавшій барометръ, командиръ клипера принялъ предложеніе лоцмана провести клиперъ въ Мандаль, отъ котораго находились въ 25 миляхъ. Вѣтеръ туда былъ попутный, почему, не разводя паровъ, клиперъ въ 2 часа пополудни бросилъ якорь въ бухточкѣ, совершенно закрытой со всѣхъ сторонъ высокими скалами.

Принявъ здѣсь до 600 пуд. угля и взявъ для команды свѣжее мясо и зелень на два дня, клиперъ, утромъ 16 сентября,

вышелъ изъ Мандаля, подъ парами. Въ 3 часа пополудни прекратили пары и пошли подъ всѣми парусами. Вѣтеръ, дувшій отъ SO, постоянно свѣжѣлъ и ночью вогналъ въ гротъ-марсель.

17-го вѣтеръ перешелъ въ SW четверть и дулъ попеременно или очень свѣжо или очень тихо и притомъ часто мѣнялся, такъ что трехдневная лавировка была безуспѣшна. Въ полночь съ 18 на 19-е совершенно заштилѣло. Въ теченіи слѣдующаго дня два раза разводили и прекращали пары.

Съ 20 до 23-го лавировали при свѣжихъ перемѣнныхъ вѣтрахъ отъ SW; утромъ 23-го вѣтеръ стихъ и потому развели пары и по случаю пасмурности, шли по лоту. 24-го, въ 2 часа по полудни, прояснило и открылся Гудвинсандскій маякъ.

Такъ какъ въ ясную погоду не представляется никакого затрудненія въ плаваніи по Англійскому каналу, то командиръ клипера не хотѣлъ брать лоцмана. При попутномъ вѣтрѣ, шли подъ парами и парусами; ходъ простирался до 11 узловъ. На меридіанѣ Донженеса прекратили пары. Въ продолженіе ночи пришли на видъ острова Вайта.

25-го утромъ заштилѣли, почему развели пары. Въ 6 часовъ вечера, подойдя къ мысу Портланду, взяли лоцмана для входа на Плимутскій рейдъ, куда прибыли 26 сентября.

На Плимутскомъ рейдѣ на клиперѣ загорѣлся уголь, но былъ залитъ безъ всякихъ послѣдствій.

13 октября, когда клиперъ готовъ былъ къ выходу въ море, сильнымъ шкваломъ его подрейфовало. Тотчасъ былъ отданъ другой якорь, который задержалъ при 35 саж. цѣпи. Корма клипера находилась у самаго клипера «Наѣзднивъ», потравившаго канатъ. Выровнявъ канаты, клиперъ отстанвался на двухъ якоряхъ.

Черезъ часъ стихло. Начинали подтягивать оба каната; но вдругъ вѣтеръ задулъ отъ W, и оба клипера начало поворачивать и наваливать приливнымъ теченіемъ отъ NW. Клипера свалились. Бушпритъ «Разбойника» попалъ между фокъ и гротъ-вантами «Наѣзднива» съ лѣвой стороны, и болѣе часу не могли разойтись. Перемѣнившееся приливное теченіе долго держало «Наѣзднивъ» всѣмъ лагомъ на носу «Разбойника». Оба клипера разво-

дили пары. Наконецъ, когда на «Наѣзднике» были готовы пары, онъ раскленалъ канатъ и отошелъ отъ «Разбойника». Два каната «Разбойника» и одинъ «Наѣзднка» до того перепутались, что пришлось ихъ распутывать цѣлый день.

Большихъ поврежденій не оказалось. Порвано нѣсколько снастей и мелкихъ цѣпей вооруженія бомъ-утлегаря, погнуть мартинъгикъ и одинъ отводъ на крамболѣ.

Когда были исправлены эти поврежденія, обнаружилось другое, гораздо важнѣйшее поврежденіе — течь въ среднемъ и правомъ котлахъ. Приглашенный инженеръ съ частнаго завода объявилъ, что это произошло отъ дурной клепки топокъ. Кромѣ того, въ правомъ котлѣ три трубки оказались лопнувшими, въ среднемъ и лѣвомъ—по одной, и въ обоихъ котлахъ найдены трещины въ рѣшеткахъ, въ которыя вставляются трубки. Обѣ трещины зачеканены такъ, что ихъ нельзя было видѣть.

Инженеръ нашелъ, что невозможно исправить клепку котловъ, а слѣдуетъ ограничиться чеканкою.

Въ продолженіе стоянки въ Плимутѣ, выгрузили весь оставшійся уголь, сдавъ его поставщику и приняли новый грузъ угля. Потомъ выгрузили трюмъ, для открытія мѣста течи, но ничего не найдено.

При пробѣ 18 октября котловъ водою, течь отъ чеканки нисколько не уменьшилась и оказалась еще во многихъ другихъ трубкахъ. Вѣроятно сотрясеніе при чеканкѣ швовъ и заклепокъ было тому причиною. Механикъ предложилъ, для уничтоженія течи, вставить въ трубки кольца; но кольца, отпущенныя въ запасъ, оказались малы на $^1/_4$ дюйма,—пришлось ихъ растянуть и купить въ добавокъ къ нимъ 500 новыхъ.

20-го, во время шторма, клиперъ подрейфовало при 70 саженяхъ цѣпи; но другой якорь задержалъ. Для облегченія канатовъ, дѣйствовали машиною, при чемъ показалась еще течь въ переднихъ рѣшеткахъ, около многихъ трубокъ. Окончивъ снова всѣ исправленія, стали пробовать котлы 24 октября; но течь уменьшилась весьма немного. Тогда командиръ клипера, по необходимости, обратился къ портовому адмиралу, прося его назначить механика для осмотря котловъ. Присланный имъ механикъ объявилъ, что необходимо сдѣлать новыя желѣзныя рѣшетки и всѣ трубки— но-

выя—зеленой мѣди или желѣзныя. Но такъ какъ эту работу нельзя было произвести иначе, какъ вынувъ котлы, и она не могла быть кончена ранѣе мѣсяца, то командиръ клипера испросилъ на это разрѣшеніе изъ Петербурга.

Получавъ разрѣшеніе, 9 ноября приступили къ работамъ, а 18 января 1860 г. произвели пробу котламъ. 20-го отправились по назначенію, подъ парами. 21-го, по спускѣ лоцмана, на меридіанѣ Лизарда, прекратили пары. Сѣверный вѣтеръ былъ очень свѣжъ, волненіе большое. Около полдня одна волна вкатилась сзади гротъ-вантъ; изъ находившагося на палубѣ угля, три мѣшка тронулись и ушибли ногу командиру клипера. Но когда вѣтеръ продолжалъ свѣжѣть, то остальной уголь, до 10 тоннъ, былъ выкинуть съ палубы за бортъ, что̀ нѣсколько облегчило качку. Свѣжій вѣтеръ и большое волненіе почти не покидали клиперъ. 21 января вѣтеръ перешелъ къ NO, а 25-го къ OSO. 26 января вѣтеръ былъ очень свѣжій отъ SO; клиперъ лежалъ въ галфиндъ лѣвымъ галсомъ, при чемъ три волны вкатились въ клиперъ.

27-го штилѣвали при маловѣтріи отъ SO. 28-го вѣтеръ перешелъ опять къ NO. 29-го окончательно засвѣжѣлъ и снова вогналъ клиперъ въ глухо-зарифленные марсели и трисели.

30 января, съ параллели 35° N, имѣли перемѣнные вѣтры изъ SO четверти, сперва очень свѣжіе, такъ что 3 февраля не выходили изъ всѣхъ рифовъ, пока не пересѣкли параллель 25° N. 4-го пересѣкли тропикъ Рака. Съ тропика имѣли постоянно тихіе вѣтры изъ SO четверти и мало подвигались впередъ; суточное плаваніе было отъ 30 до 70 миль.

Утромъ 6 февраля вѣтеръ задулъ отъ NW, къ полдню перешелъ къ NO, но ночью опять перешелъ въ SO четверть. 7-го имѣли тихіе перемѣнные вѣтра. Расчитывая зайти въ Порто-Прайя—гдѣ нельзя достать угля,—не разводили паровъ.

8-го задулъ O и послѣдовательно свѣжѣя, обратился въ штормъ, такъ что болѣе сутокъ шли подъ фокъ-стакселемъ, глухо-зарифленными гротъ-марселемъ и форъ-триселемъ. 9-го развели пары, подъ которыми пришли въ Порто-Гранде.

Все плаваніе отъ Плимута продолжалось немного менѣе 20

дней; изъ нихъ подъ парами 8½ часовъ; наибольшее суточное плаваніе 203 мили, наименьшее 27½ миль.

13 февраля клиперъ вышелъ съ рейда и, выйдя въ море, за островомъ С.-Вицентъ встрѣтилъ весьма свѣжій OSO; прекратилъ пары и поставилъ марсели въ 2 рифа. 16-го вѣтеръ отошелъ къ NO. По выходѣ съ острововъ Зеленаго мыса, клиперъ быстро приближался къ экватору; суточное плаваніе было 200 миль. NO пасатъ довелъ клиперъ до параллели 2° N. 18-го сдѣлался штиль, почему развели пары, подъ которыми шли до полудня 19-го. Получивъ затѣмъ тихій SSO, прекратили пары, но вскорѣ, по причинѣ штиля, снова ихъ развели и 20-го пересѣкли экваторъ въ долготѣ 28° 19′ W. Къ вечеру получили тихій SSO, почему вступили подъ паруса и легли въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ. 22-го прошли подъ вѣтромъ у острововъ Фернандо-де-Норонья. 24-го утромъ открылся берегъ около Параибы. Приблизясь къ берегу на 10 миль, развели пары, подъ которыми шли вдоль берега. 26-го прекратили пары и продолжали идти вдоль берега подъ парусами. Къ полдню подошли къ острову Алексо. Вечеромъ вѣтеръ отошелъ къ SO, который довелъ клиперъ до широты 18° 30′ S и долготы 31° 30′ W. Потомъ, 3 марта, заштилѣли. Проштилѣвавъ двое сутокъ, 6 марта развели пары и взяли курсъ по меридіану, чтобы выйти изъ штилей. Черезъ 18 часовъ, 7 марта, получили тихій вѣтеръ отъ N, такъ что прекратили пары и поставили паруса. 9 марта проштилѣвали еще цѣлыя сутки; наконецъ 10-го задулъ NO, вскорѣ перешедшій къ N. Въ бакштагъ клиперъ хорошо подвигался впередъ.

14 марта, въ широтѣ 30° S, долготѣ 20° W, получили свѣжій SW; 18-го вѣтеръ перешелъ къ SO. Три дня лавировали и очень мало подвинулись впередъ, 19 и 20-го имѣли жестокіе шквалы отъ NW и NO. Съ 21 по 24-е лавировали при SO и O. 25 и 26-го шли настоящимъ курсомъ при вѣтрахъ изъ NO четверти. 26-го вѣтеръ засвѣжѣлъ, 27 и 28-го къ этому еще прибавились жестокіе порывы, заставившіе замѣнить настоящіе трисели штормовыми. 29-го вѣтеръ отошелъ къ N и стихъ.

30, 31 марта и ночь 1 апрѣля штилѣвали. Утромъ же 1-го числа вѣтеръ задулъ отъ N и подвигалъ клиперъ по 100 миль въ сутки. 3-го вѣтеръ перешелъ къ SW и 4-го къ S, и засвѣжѣлъ

Вечеромъ 6-го получили ровный WSW, перешедшій 7-го числа къ NO, а въ полночь стихло. 8 апрѣля задулъ свѣжій NtW и постепенно свѣжѣя, обратился въ штормъ. Ночью 9-го штормъ прекратился, въ виду Столовой горы. 10-го съ разсвѣтомъ пришли въ Саймонсъ-бай.

Принявъ изъ адмиралтейства уголь, по 49 шиллинговъ за тонну, по цѣнѣ вдвое меньшей чѣмъ въ вольной продажѣ, закупивъ въ Капштатѣ провизію и приготовивъ клиперъ къ трудному плаванію Индѣйскимъ океаномъ, 28 апрѣля оставили Саймонсъ-байскій рейдъ подъ парами, при штилѣ. Въ 4 часа пополудни задулъ вѣтерокъ, почему поставили паруса. За тѣмъ вѣтеръ быстро сталъ свѣжѣть и вмѣстѣ съ тѣмъ развело большое волненіе. Въ 11 часовъ ночи клиперъ остался уже только подъ гротъ-марселемъ и штормовымъ фокомъ, глухо зарифленными. Ходъ былъ отъ 9 до 7 узловъ. Послѣ полуночи вѣтеръ еще болѣе усилился и въ 2 часа обратился въ штормъ отъ WNW. Волны вкатывались вдоль всего борта, но чаще около гротъ-вантъ; подвѣтреннымъ бортомъ клиперъ безпрестанно черпалъ; волненіе ходило по палубѣ.

29 апрѣля, видя невозможность продолжать плаваніе къ югу, въ бакштагъ, закрѣпили гротъ-марсель, поставили зарифленный гротъ-трисель и привели удачно въ бейдевиндъ на правый галсъ. Качка сдѣлалась немного ровнѣе, но волны безпрестанно вкатывались съ навѣтра и клиперъ черпалъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ. Штормъ продолжался весь день.

30-го вѣтеръ началъ нѣсколько смягчаться и, отойдя къ W, далъ возможность лечь настоящимъ курсомъ, подъ тремя триселями въ два рифа и фокъ-стакселемъ.

1 мая имѣли свѣжій марсельный вѣтеръ. 3 мая къ ночи заштилѣли. Послѣ полуночи 4 мая вѣтеръ задулъ отъ NNO и замѣтно сталъ свѣжѣть и наконецъ дошелъ до степени шторма, переходя сперва къ N, потомъ NNW и наконецъ къ WNW. Клиперъ шелъ бакштагъ по 7 узловъ подъ однимъ форъ-триселемъ. Клиперъ черпалъ обоими бортами и съ навѣтру около гротъ-вантъ вкатывались валы. Невозможно было долѣе идти въ бакштагъ,—привели въ бейдевиндъ.

5 мая убрали форъ-трисель, чтобы уменьшить кренъ клипера,

и дѣйствительно онъ сталъ рѣже черпать подвѣтреннымъ бортомъ. Ходъ былъ около 1-го узла. Для руля самое выгодное положеніе было прямо. Въ 5 часовъ вѣтеръ перешелъ къ W. Въ 9 часу набѣжалъ жестокій шквалъ, при неправильномъ волненіи. Клиперъ зачерпалъ обоими бортами, двѣ-три волны вкатились въ клиперъ, положеніе котораго съ четверть часа было гибельно. Вода на палубѣ была почти наровнѣ съ планширемъ; команда, по поясъ въ водѣ, отливала ее чѣмъ попало. Палубнымъ волненіемъ сорвало брезентъ съ машиннаго люка, одинъ глухой люкъ всплылъ, вода бросилась внизъ и въ одну минуту въ трюмѣ было до 30 дюйм. воды. Люкъ заколотили новымъ брезентомъ. Въ помощь Массеевой помпѣ выкачивали воду изъ трюма обоими бранспойтами. Были сдѣланы всѣ приготовленія для срубки мачтъ; но мачты уцѣлѣли. Чрезъ четверть часа все привели въ порядокъ и начали спускать марса-реи и стеньги. Къ вечеру стало нѣсколько стихать, но сильные порывы продолжались всю ночь.

6 мая вѣтеръ былъ унтеръ-зеельный. Въ 8 часовъ утра легли настоящимъ курсомъ. Около полудня вѣтеръ началъ стихать и къ ночи заштилѣло. 7-го, послѣ полдня, задулъ NO и, послѣдовательно свѣжѣя, перешелъ къ N. Ночью съ 8-го на 9-е былъ снова штиль. Въ ночь на 10-е число вѣтеръ сталъ свѣжѣть и 10 мая заставилъ остаться подъ глухо-зарифленными штормовыми форъ и гротъ-триселями и привести въ бейдевиндъ. На другой день ровный рифъ-марсельный вѣтеръ отъ W позволилъ нести всѣ паруса. 14 мая вѣтеръ задулъ отъ S и скоро зашелъ къ O. Два дня лавировали подъ триселями, при свѣжемъ вѣтрѣ. 16-го вѣтеръ сталъ отходитъ къ N. За тѣмъ въ теченіе недѣли погода стояла болѣе благопріятная, хотя вѣтеръ безпрестанно мѣнялся. Ходъ въ бейдевиндъ доходилъ до 8 узловъ; въ бакштагъ же часто былъ до 10 узловъ. Въ первыя 3 недѣли плаванія дѣлали разность долготы только по 2° въ сутки; съ 19 по 26-е число средняя разность долготы была 3° въ сутки.

Опредѣлившись по острову Амстердаму, 24 мая начали подыматься къ сѣверу. Первые два дня имѣли отличное плаваніе; но 26-го ночью засвѣжѣло и развело большое волненіе. Опять начало подавать, опять клиперъ сталъ черпать подвѣтреннымъ бортомъ, идя въ бакштагъ. Однакожъ съ разсвѣтомъ 27-го стихло и потомъ заш-

тилѣло. 28-го задулъ свѣжій NW, заставившій клиперъ остаться подъ глухо-зарифленнымъ форъ-марселемъ и штормовыми триселями, а ночью принуждены были привести въ бейдевиндъ и убрать форъ-марсель. Въ ту же ночь жестокимъ шкваломъ изорвало въ клочки фокъ-стаксель.

На другой день сила вѣтра уменьшилась. Спустились на настоящій румбъ, но послѣ полуночи снова привели въ бейдевиндъ. Новый штормъ продолжался 5 сутокъ. 2 іюня вѣтеръ, стихая, отошелъ къ SW и позволилъ идти настоящимъ курсомъ.

Съ 4-го по 12 іюня имѣли тихіе вѣтры, мѣнявшіеся отъ NW къ SW, клиперъ не быстро подвигался впередъ, но зато незамѣтно вступилъ въ пасатъ. 11 іюня вѣтеръ перешелъ къ SO, послѣдовательно свѣжѣя.

13-го прошли на правомъ траверзѣ о-въ Рождества въ 20 миляхъ. Въ этотъ день пасатъ началъ стихать и перешелъ къ OSO, а потомъ къ ONO, такъ что пришлось идти въ бейдевиндъ. 14-го ночью заштилѣло, почему утромъ 15-го развели пары. Въ 3 часа увидѣли берегъ Явы. Въ 8 часовъ стали на якорь, на глубинѣ 22 саженъ, между островами Традерсъ и Клапперъ. На другой день прошли подъ парами каналъ Принца, а ночью на 17-е стали на якорь на Анжерскомъ рейдѣ, для того, чтобы погулять командѣ и запастись зеленью, фруктами и живностью. Здѣсь простояли одинъ день.

Плаваніе отъ мыса Доброй Надежды до Анжера продолжалось 49 дней, изъ нихъ подъ парами 35 часовъ.

18-го оставили Анжерскій рейдъ и прошли подъ парами Зондскій проливъ; потомъ пары прекратили. Японское море прошли подъ парусами, въ трое сутокъ, при попутномъ маловѣтріи. Утромъ 21-го вошли въ проливъ Банка подъ парами. 23 числа, огибая подъ парусами, при маловѣтріи, островъ Менга, сильнымъ противнымъ теченіемъ клиперъ отнесло къ Коралловой банкѣ, почему стали на якорь и развели пары. Обогнувъ островъ, прекратили пары. Къ вечеру подошли къ острову Ротонгу, гдѣ опять противное теченіе и штиль заставили стать на якорь и развести пары. Около полдня 25-го вошли въ проливъ Ріо, и въ $10^1/_2$ час. вечера бросили якорь на Сингапурскомъ рейдѣ.

Окончивъ пріемъ угля и провизіи, 30 іюня вышли съ Синга-

пурскаго рейда подъ парами и, пройдя за Горсбургскій маякъ, подняли винтъ и поставили паруса. Вѣтеръ часто мѣнялся, переходя отъ SW къ O. Ходъ рѣдко былъ болѣе 4 узловъ. Пересѣкая Сіамскій заливъ, часто имѣли шквалы.

5 іюля имѣли ровный попутный вѣтеръ, которымъ однако же не могли воспользоваться, потому что ночью пришлось проходить группу острововъ Катвикъ, окруженныхъ мелями. Ходъ умѣряли такъ, чтобы не превышать 4 узловъ. Пройдя подъ парами между мелями, около острова Пуло-Сопата, прекратили пары.

Дальнѣйшее плаваніе до 9 іюля сопровождалось тѣми же тихими перемѣнными вѣтрами и попутнымъ теченіемъ. 9 и 10-го штиль, почему 10-го развели пары, съ которыми къ вечеру слѣдующаго дня прибыли на Маклсфильдскую банку и прекратили пары.

16 іюля вошли въ Формозскій проливъ и заштилѣли. На другой день утромъ пошли подъ парами Пескадорскимъ каналомъ. Вечеромъ задулъ вѣтеръ отъ SO, тотчасъ прекратили пары; но къ полночи наступилъ снова штиль. Подняли пары, съ которыми, черезъ сутки, прошли проливъ при мертвомъ штилѣ. 19-го съ полуночи вѣтеръ задулъ отъ SW, постепенно свѣжѣя. Пары прекратили въ полночь. Къ полдню уже развело большое волненіе, ходъ доходилъ до 10 узловъ подъ брамселями. Въ этотъ день имѣли суточное хорошее плаваніе въ Китайскомъ морѣ—200 миль. Въ полночь 20-го, при засвѣжѣвшемъ SW, привели къ SO на правый галсъ, подъ глухо-зарифленными штормовыми гротъ-триселемъ и фокъ-стакселемъ и пролежали до трехъ часовъ. Между тѣмъ развели пары, поворотили на другой галсъ и съ разсвѣтомъ пошли въ крутой бейдевиндъ подъ парами и штормовыми триселями. При свѣжемъ, почти противномъ, вѣтрѣ, машина съ грудомъ выгребала; ходъ рѣдко былъ болѣе 3 узловъ. Однакожъ къ наступленію ночи успѣли пройти Садльскіе острова и стали на якорь подъ прикрытіемъ сѣвернаго изъ нихъ.

Простоявъ ночь за островомъ, при свѣжемъ SSO, съ разсвѣтомъ 22-го пошли подъ парами ко входу въ рѣку и въ 10 час. вошли въ Ян-це-Кіангъ. Въ часъ пополудни вошли въ рѣку Вусунгъ, а въ 4 часа стали на якорь въ Шанхаѣ.

Принявъ здѣсь уголь, провизію и нѣкоторые запасы по судовой

части, 29 іюля клиперъ снялся съ фертоинга и къ закату солнца перешелъ изъ Шанхая въ Вусунгъ, гдѣ простоялъ ночь на якорѣ. Съ разсвѣтомъ 30-го пошли подъ парами внизъ по рѣкѣ, при свѣжемъ противномъ вѣтрѣ. Вечеромъ, придя на видъ Садльской группы, прекратили пары. Тихій попутный вѣтеръ, мѣнявшійся отъ SO до SSW, къ ночи 2 августа привелъ клиперъ на видъ берега около острова Стаунтонъ. На слѣдующій день обогнули мысъ Шантунгъ. Слѣдующую ночь дождь и пасмурность заставили продержаться въ дрейфѣ, чтобы не набѣжать на группу острововъ Mio-Tao. Подъ парами прошли проливъ Mio-Tao. Пасмурность и дождь заставили ночь на 6 августа простоять на якорѣ. Съ разсвѣтомъ, при штилѣ и противномъ теченіи, продолжали плаваніе подъ парами, которые прекратили въ 9 часовъ утра, потому что задулъ самый тихій вѣтеръ отъ OSO. Августа 7-го прибыли благополучно на Печелійскій рейдъ.

Здѣсь клиперъ поступилъ въ составъ эскадры Тихаго океана.

25.

Клиперъ „Наѣздникъ“.

Клиперъ «Наѣздникъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Селиванова, 23 августа 1859 года, снялся съ Кронштадтскаго рейда. Зайдя въ Ревель за углемъ, клиперъ 30 августа, утромъ, вышелъ изъ Ревельской гавани, подъ парами. Около Оденсгольма былъ поднятъ винтъ и, при SO вѣтрѣ, клиперъ довольно скоро подвинулся до высоты Гобурга; здѣсь вѣтеръ стихъ, почему 3 сентября развели пары. Но въ тотъ же день сдѣлался SO вѣтеръ и потому снова были прекращены пары. SO вѣтеръ, постепенно усиливаясь, къ вечеру вогналъ клиперъ въ рифленные трисели и марсели, а къ утру 4-го, перейдя къ O, дошелъ до степени унтеръ-зейля. Курсъ отъ Мэна до Копенгагена сдѣлался при этомъ вѣтрѣ почти въ бейдевиндъ, почему, въ помощь парусамъ въ 3 рифа, развели пары.

У острова Амагера, гдѣ пасмурность мѣшала видѣть маякъ, бросили якорь, въ ожиданіи лоцмана, который прибылъ на другой день и привелъ клиперъ на Копенгагенскій рейдъ.

Окончивъ погрузку угля, 12 сентября, клиперъ снялся съ якоря и быстро прошелъ Категатъ. На другой день обогнулъ Скагенъ, но къ вечеру вѣтеръ засвѣжѣлъ, согнавъ клиперъ на три румба отъ курса. Лавировали всю ночь, но ничего не выиграли; между тѣмъ вѣтеръ усилился и барометръ падалъ, почему 14-го числа утромъ спустились въ Христіанзандъ, отъ котораго находились въ 22 миляхъ.

Плаваніе отъ Христіанзанда до Портсмута было не такъ удачно, какъ отъ Ревеля до Копенгагена. Изъ Христіанзанда клиперъ вышелъ 16 сентября подъ парами. Въ 4-мъ часу пополудни, когда клиперъ находился въ 50 миляхъ отъ маяка Окс-э и пары были прекращены, вѣтеръ перешелъ къ S, и потомъ SW, и продулъ отъ этихъ румбовъ до полночи 24-го, когда клиперъ былъ въ 116 миляхъ отъ Галопера. Этотъ вѣтеръ два раза вогналъ во всѣ рифы. Съ полночи сдѣлался N, потомъ SO, и клиперъ скоро прошелъ до Донженеса; но тутъ согнало его съ настоящаго румба, почему 25-го развели пары и въ $^1/_2$ 5-го ч. пополудни бросили якорь на Спитгедскомъ рейдѣ.

Въ продолженіе стоянки на здѣшнемъ рейдѣ, нагрузились углемъ и запаслись провизіей. Изъ Лондона получили цвѣтные фонари и купили карты, которыя не были отпущены изъ Гидрографическаго Департамента.

Клиперъ былъ совершенно готовъ сняться съ якоря 4 октября, но крѣпкій SW не дозволилъ выйти изъ Портсмута ранѣе 6 октября.

При выходѣ изъ Портсмута, вѣтеръ дулъ отъ OSO и потомъ SO, довольно свѣжо. Клиперъ, подъ всѣми парусами, до высоты Портланда шелъ по 8, $8^1/_2$ узловъ. Но здѣсь вѣтеръ сдѣлался W, пошла большая зыбь и барометръ началъ падать, почему спѣшили подъ парами уйти болѣе къ W. Въ 5 часовъ уже находились около Едистонскаго маяка, гдѣ и прекратили пары. За тѣмъ совсѣмъ заштилѣло, сдѣлалось чрезвычайно облачно, а барометръ продолжалъ падать. Видя признаки крѣпкаго вѣтра, командиръ клипера рѣшился зайти въ Плимутъ, чтобы не издержать много угля въ предстоящее плаваніе.

Въ Плимутѣ, узнавъ о возгорѣніи угля на клиперѣ «Разбойникъ», командиръ клипера, имѣя въ виду, что причиною этому

было качество ревельскаго угля, которымъ были наполнены цѣлые ящики «Наѣздника», рѣшился замѣнить этотъ уголь новымъ, взявъ первый въ мѣшки на палубу.

13 октября нагрузка угля была окончена. Но въ этотъ же день клиперу пришлось потерять вельботъ. Впереди «Наѣздника» стоялъ «Разбойникъ». Сильнымъ порывомъ вѣтра его подрейфовало, при чемъ былъ отданъ другой якорь, и «Разбойникъ» задержался передъ носомъ «Наѣздника». Послѣдній не могъ отойти отъ перваго иначе, какъ раскленавъ свой даглистъ, на которомъ стоялъ, и котораго канатъ шелъ прямо подъ клиперъ «Разбойникъ». Наконецъ черезъ часъ стихло и «Разбойникъ» началъ подтягивать канатъ. Но вдругъ вѣтеръ перемѣнился къ W, и клипера стали чрезвычайно быстро сближаться; теченіе въ это время пошло отъ WNW.

Разойдясь съ «Разбойникомъ», «Наѣздникъ» перешелъ на правую его сторону; но канаты ихъ перепутались, отчего они все-таки были очень близко другъ къ другу. По этому «Наѣздникъ» расклепалъ канатъ и ушелъ ближе къ брикватеру, гдѣ вытравилъ до 70 саж. канату и изготовилъ, вмѣсто оставленнаго, 3-й якорь.

Взамѣнъ же сломаннаго при столкновеніи вельбота, была куплена шестерка за 100 руб. сер.

19 октября, утромъ, клиперъ вышелъ изъ Плимута. Но не успѣлъ клиперъ еще пройти траверза Эдистонскаго маяка, какъ барометръ началъ падать и къ SO показалась мрачность—все предвѣщало крѣпкій западный вѣтеръ, почему клиперъ спустился обратно въ Плимутъ, отъ котораго находился въ 17 миляхъ. Однако же на этотъ разъ не могъ войти въ него. Расчитывая на W теченіе, клиперъ взялъ немного лѣвѣе настоящаго курса и увидѣлъ берегъ къ W отъ него, и такъ какъ въ это время дождь и мрачность увеличились, а вѣтеръ, перешедшій къ W, крѣпчалъ, то клиперъ легъ къ SSW, въ бейдевиндъ, подъ парами и глухо-зарифленными форъ и гротъ-триселями; но къ вечеру принуждены были отдать по 1 рифу у триселей и поставить бизань, чтобы пройти на вѣтрѣ у Эдистона; потомъ, когда и это оказалось недостаточнымъ, спустились на O-ю сторону маяка.

За тѣмъ, лишь только прояснилось пошли въ Плимутъ, гдѣ въ 11 часовъ вечера положили оба якоря. Эту ночь и всѣ слѣдующія сутки вѣтеръ былъ такъ крѣпокъ, что палуба на клиперѣ была мокра отъ однихъ брызгъ, которыя неслись надъ заливомъ.

28 октября клиперъ вышелъ изъ Плимута. Переходъ до Порто-Гранде былъ не совсѣмъ удаченъ. Отъ канала до параллели 36°, имѣли постоянно S-ые вѣтра; потомъ хотя и встрѣтили NW, но онъ такъ скрѣпчалъ, что заставилъ привести въ бейдевиндъ. Штилевыя полосы передъ пасатомъ прошли очень скоро, и получили его въ долготѣ около 22°, еще не доходя до параллели 30°; сначала, въ продолженіе двухъ дней, онъ дулъ весьма свѣжо, съ шквалами и дождемъ, и такъ круто, что позволилъ даже держать по меридіану. Это еще замедлило плаваніе, къ тому же, рѣшившись зайти въ Порто-Гранде, боялись упасть подъ вѣтеръ и потому держали въ бейдевиндъ.

По причинѣ восточнаго направленія пасата, горизонтъ былъ постоянно въ туманѣ, такъ что высокій островъ Св. Антонія могли увидѣть только въ 13 миляхъ. Въ Порто-Гранде прибыли 19 ноября.

Здѣсь былъ данъ отдыхъ командѣ, просушенъ трюмъ, жилая палуба и угольныя ямы. До самаго прихода на рейдъ верхняя палуба не просыхала, а угольные люки, даже въ предѣлахъ пасата, не разъ приходилось не только закрывать, но даже замазывать саломъ, чтобы не подмочить угля.

Наливка водой задержала здѣсь клиперъ до 25 ноября. По выходѣ изъ Порто-Гранде, до штилевой полосы, которую встрѣтили на меридіанѣ 25° 15′, въ широтѣ 5° 45′ N, имѣли весьма умѣренный пасатъ отъ O, съ которымъ суточныя перемѣны широты рѣдко превышали 2°, не смотря на то что бомъ-брамсели, оба брифока и лисели съ лѣвой почти не убирались съ самаго выхода съ рейда.

1 декабря заштилѣли, почему на другой день развели пары. Но черезъ 6 часовъ задулъ вѣтеръ отъ S, тогда подняли винтъ. 5 числа, въ широтѣ 3° 12′ N, вѣтеръ стихъ, а при постоянномъ теченіи къ WNW, увеличили долготу клипера до 28°. Тогда поворотили на другой галсъ и легли на SO, пустивъ въ помощь

парусамъ и машину. Къ вечеру опять засвѣжѣло, почему подняли винтъ.

Съ этого времени 4 дня было очень тихо; большая зыбь отъ SO и теченіе относили клиперъ. Наконецъ, въ широтѣ 0° 40′ N-ой SSW перешелъ въ SO и былъ началомъ SO пасата. NO вѣтеръ подогналъ клиперъ къ экватору, гдѣ и перешелъ въ SO. Экваторъ пересѣкли въ долготѣ 26° 12′ W.

По пересѣченіи экватора, SO пасатъ перешелъ въ NO муссонъ и быстро подвинулъ клиперъ къ Ріо-Жанейро. Въ широтѣ 8° онъ стихалъ въ продолженіе 2 сутокъ. Около мыса Фріо встрѣтили вѣтеръ, похожій на ураганъ, только не очень крѣпкій. Перейдя затѣмъ отъ N къ SSW и потомъ къ S, онъ нагналъ громадную зыбь отъ SWtW. Продувъ отъ этого румба около 1½ сутокъ, вѣтеръ стихъ и перешелъ къ NO. Утромъ 26 декабря увидѣли Фріо. Ночь, по причинѣ тумана, продержались у входа, а утромъ 27-го бросили якорь на Ріо-Жанейрскомъ рейдѣ.

Сдѣлавъ запасъ провизіи на 3 мѣсяца, клиперъ вышелъ изъ Ріо-Жанейро 12 января 1860 года, а 15 февраля бросилъ якорь въ Саймонсъ-баѣ.

По выходѣ изъ Ріо-Жанейро, старались, не выходя изъ прибрежнаго муссона, скорѣе выйти въ полосу западныхъ вѣтровъ, и тѣмъ избѣгнуть встрѣчи съ SO. Вѣтеръ этотъ имѣли только въ долготѣ 32° и широтѣ почти 31°, тутъ онъ простоялъ 3 сутокъ; но отсюда до самаго мыса Доброй Надежды имѣли постоянно свѣжіе SW, W и NW съ громадною зыбью. Два раза вѣтеръ крѣпчалъ до степени шторма и разъ заставилъ привести въ бейдевиндъ почти на 30 часовъ. Это было на параллели 36°, по которой шли отъ меридіана 29° W до самаго мыса Доброй Надежды. Штили случились три раза: одинъ изъ нихъ въ 200 миляхъ отъ мыса, простоялъ сутки. Черезъ сутки задулъ NW, съ нимъ подошли къ мысу и пролежавъ ночь въ дрейфѣ, на другой день вошли въ Фалсъ-бай.

12 марта клиперъ «Наѣздникъ» съ мыса Доброй Надежды отправился въ дальнѣйшее плаваніе. Крѣпкіе вѣтра задержали его здѣсь нѣсколько дней. 5 мая клиперъ прибылъ въ Анжеръ, гдѣ простоялъ однѣ сутки, для закупки свѣжаго мяса и зелени для команды. На переходѣ отсюда клиперъ имѣлъ постоянные

штили и самые тихіе вѣтры, а потому не могли придти на Сингапурскій рейдъ ранѣе 15 мая.

Запасъ провизіи полученъ большею частію съ фрегата «Свѣтлана» и съ корвета «Новикъ». Плаваніе клипера до Гон-Конга сопровождалось слѣдующими обстоятельствами.

По выходѣ изъ Саймонскаго рейда, прекратили пары и, проштилѣвавъ двое сутокъ, получили ровный N. На третій день волненіе, сталкиваясь съ теченіемъ и SW зыбью, обратилось въ страшную толчею. Высокія мачты клипера и такелажъ ужасно страдали отъ внезапныхъ толчковъ и быстрыхъ розмаховъ. Пролежавъ еще сутки по меридіану, спустились по параллели 40° 30′; но крѣпкій S, съ 50 милями суточнаго теченія, согналъ клиперъ въ двое сутокъ на параллель 38° 23′; тутъ онъ заштилѣлъ на двое сутокъ, а послѣ того задулъ крѣпкій N, перешедшій всѣ румбы черезъ W и S.

Онъ меридіана 39° вѣтры дули совершеннымъ пасатомъ. Съ ними въ 16 дней клиперъ сдѣлалъ 2700 миль. Съ параллели 36° и меридіана 95° начали подниматься къ N, но на другой день заштилѣли на 3 сутокъ, а потомъ встрѣтили NO, который въ продолженіе 5 дней позволилъ сдѣлать въ широту только 160 миль. Наконецъ, 23 апрѣля, вѣтеръ перешелъ къ NW, потомъ въ SW пасатъ, подогнавшій клиперъ въ 11 дней къ Зондскому проливу. 5 мая въ полдень вошли въ Зондскій проливъ и, пройдя его подъ парусами, вечеромъ бросили якорь въ 7 миляхъ отъ Анжера. На другой день, проходя Анжеръ, узнали, что наканунѣ здѣсь были русскія суда и оставили командиру клипера бумаги, о назначеніи его въ составъ Китайской эскадры. Зайдя за ними на рейдъ, клиперъ остался до утра, для заготовленія свѣжей провизіи.

Отъ Анжера вплоть до южной оконечности о-ва Банка стояли штили или самые тихіе вѣтра; въ проливѣ же Банка, которымъ прошелъ клиперъ, напротивъ, только 3 часа было тихо. У входа въ проливъ Рio S вѣтеръ задулъ такъ свѣжо и прямо по курсу, что пришлось спуститься къ Сингапурскому проливу.

Фрегатъ «Свѣтлана» провелъ корветъ «Посадникъ» и клиперъ до 23 мая, до широты 14° 11′ N, долготы 113°. Здѣсь условились съ командиромъ корвета «Посадникъ» буксировать другъ-

друга. Первый опытъ оказался однакожъ неудачнымъ: корветъ буксировалъ среднимъ ходомъ 4 узла, а клиперъ не могъ, по количеству угля, платить ему часъ за часъ. Затѣмъ продолжительные штили и тихій NO заставили клиперъ расходовать уголь. Въ то же время сильные жары и порча воздуха въ палубѣ, такъ разстроили здоровье команды, что число больныхъ возросло до 11 человѣкъ. Чтобы свезти на берегъ больныхъ, клиперъ 29 мая бросилъ якорь въ Гон-Конгѣ. Въ тотъ же день нагружено 2000 пуд. угля китайцами. Уголь купленъ по 17 долларовъ за тоннъ.

Двухъ-дневная стоянка, въ которую отпускались люди на берегъ, благопріятно подѣйствовала на ихъ здоровье; но по выходѣ въ море, гдѣ встрѣтили штиль и жаръ, у нихъ снова началось желудочное разстройство.

SW вѣтеръ встрѣтилъ клиперъ уже по выходѣ изъ Формозскаго пролива, и съ нимъ онъ подошелъ къ Видео. 13 іюня прошли о-въ Садль, а въ 9 часовъ вечера бросили якорь въ 15 миляхъ отъ о-ва Гутслафа. Слѣдующій день простояли за туманомъ на якорѣ, и потомъ буксировали корветъ «Пасадникъ» въ Шанхай.

16 іюня бросили якорь въ Вусунгѣ. Здѣсь клиперъ былъ оставленъ начальникомъ эскадры Китайскаго моря до прихода почты изъ Европы. 2 іюля 1860 г. клиперъ отправился въ Печелійскій заливъ, для соединенія съ эскадрою капит 1 ранга Лихачева.

26.

Фрегатъ „Свѣтлана“.

15 іюля 1859 года фрегатъ «Свѣтлана» подъ командою капитанъ-лейтенанта Пузино, снялся съ Кронштадтскаго рейда, съ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, для слѣдованія въ Англію. 21 іюля прибылъ въ Копенгагенъ, а 25-го къ о-ву Вайту.

4 сентября фрегатъ «Свѣтлана», по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отправился изъ Англіи въ Геную, гдѣ былъ назначенъ состоять при особѣ Ея Величества, вдовствующей Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны, до прибытія туда парохода «Олафъ».

Плаваніе отъ Портсмута до Кадикса, куда заходили за углемъ, было совершено при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ. Подъ всѣми парусами, фрегатъ шелъ по 11 узловъ. Во время всего плаванія не было большой зыби, но на высотахъ Бискайской бухты NO зыбь была нѣсколько чувствительна, при чемъ фрегатъ имѣлъ розмахи, доходившіе до 20°, но покойные и плавные. Въ Кадиксъ прибылъ фрегатъ 8 сентября. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, 12 сентября фрегатъ вышелъ изъ Кадикса, а 16-го прибылъ въ Геную.

5 октября вдовствующая Государыня Императрица изволила прибыть на фрегатъ, въ сопровожденіи Сардинскаго Короля и Наслѣднаго Принца. Въ 10½ час. ночи, когда Король и Принцъ уѣхали на берегъ, фрегатъ снялся съ якоря и 6 октября прибылъ благополучно въ Виллафранку. Ея Величество изволила отправиться въ Ниццу.

25 октября, по приказанію Ея Величества, фрегатъ отправился въ Тулонъ, въ распоряженіе Ихъ Высочествъ Герцоговъ Лейхтенбергскихъ. Въ Тулонъ прибыли на другой день подъ парами. 31 октября, принявъ на фрегатъ Свиту Ихъ Высочествъ Герцоговъ Лейхтенбергскихъ и багажъ Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Маріи Николаевны, вечеромъ вышли изъ Тулона въ Виллафранку и прибыли туда 1 ноября. Во все время перехода имѣли свѣжій противный вѣтеръ и зыбь.

По распоряженію контръ-адмирала Нордмана, фрегатъ 29 ноября вышелъ въ море, чтобы испытать морскія качества судна. По выходѣ съ Виллафранкскаго рейда, встрѣтили постепенно свѣжѣющій ONO и довольно значительную зыбь. Вскорѣ вѣтеръ усилился; взяли 3-й рифъ, поставили форъ и гротъ-трисели и привели въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ. Фрегатъ шелъ 6½ узловъ, имѣя крену 4°; розмахи доходили до 23°. Всю ночь и на другія сутки вѣтеръ не стихалъ и волненіе увеличивалось. Подойдя на видъ Корсики, поворотили черезъ фордевиндъ и легли правымъ галсомъ.

1 декабря вѣтеръ отошелъ къ NO, сдѣлался умѣреннѣе и зыбь уменьшилась; поставили марсели въ 2 рифа, фокъ, гротъ и брамсели; при лавировкѣ имѣли 7 узловъ ходу, крену 3°, дрейфу ¼ румба. Замѣчено, что фрегатъ, при поворотахъ оверъ-штагъ, переходя

на другой галсъ и уклоняясь подъ вѣтеръ, имѣлъ небольшой задній ходъ. На волненіи былъ покоенъ.

2 декабря вѣтеръ заходилъ къ NW и постепенно свѣжѣлъ, наконецъ принудилъ закрѣпить форъ-марсель и крюйсель и развелъ большое волненіе. Съ закатомъ солнца волненіе дѣлалось болѣе неправильно и фрегатъ сталъ получать значительные удары въ кормовой подзоръ и колодезь; поворотили на другой галсъ, но удары продолжались отъ неправильнаго волненія.

Желая укрыться отъ ударовъ въ кормовую часть, 4 декабря пошли къ О-й сторонѣ Гіерскихъ острововъ; вскорѣ вѣтеръ стихъ и сталъ заходить отъ WSW, но волненіе продолжало безпокоить фрегатъ. При такихъ обстоятельствахъ стали на якорь между Гіерскими островами. 7 декабря NW задулъ съ большею силою, такъ что, стоя на двухъ якоряхъ, фрегатъ имѣлъ одной цѣпи 90, а другой 70 саженъ.

9 декабря, когда вѣтеръ стихъ, снялись съ якоря подъ парами. Отойдя 7 миль отъ якорнаго мѣста и получивъ ровный вѣтеръ отъ W до NW, прекратили пары и вступили подъ паруса, имѣя полные марсели, брамсели и фокъ. При 9 румбахъ отъ вѣтра и разобщенномъ винтѣ, фрегатъ шелъ $9^1/_2$ узловъ, крену было 4°. Вообще же замѣчено, что фрегатъ обладаетъ хорошими качествами, но подъ парусами идетъ много къ вѣтру. Въ 7 часовъ вечера, когда фрегатъ прошелъ траверзъ Гарунскаго маяка, вѣтеръ опять стихъ.

10 декабря, разведя пары въ 4 котлахъ и закрѣпивъ паруса, черезъ 2 часа прибылъ на Виллафранкскій рейдъ.

13-го на фрегатѣ «Свѣтлана» контръ-адмиралъ Нордманъ поднялъ свой флагъ.

20 января 1860 года, фрегатъ оставилъ Виллафранку и 21-го прибылъ въ Тулонъ.

26 января принялъ командованіе фрегатомъ капитанъ 2 ранга Чихачевъ. Получивъ назначеніе отправиться въ Тихій океанъ, г. Чихачевъ приступилъ къ нѣкоторымъ передѣлкамъ на фрегатѣ.

Фрегатъ вмѣщалъ въ бродъ-камеру и констапельскую 750 пуд. сухарей; теперь же увеличили констапельскую, переносомъ перегородки, такъ что констапельская съ бродъ-камерою вмѣщали уже 1350 пуд. пшеничныхъ сухарей. Также перенесена въ ахтеръ-люкѣ перего-

родка, въ ущербъ водянаго трюма, который сохранивъ прѣсной воды на 35 сутокъ, далъ возможность ахтеръ-люку увеличиться до того, что онъ сталъ вмѣщать масла и солонины на 6 мѣсяцевъ. Сдѣланы кранцы на 517 ядеръ. Перемѣненъ камбузъ. Сшитъ новый марсель.

Составъ команды уменьшенъ до 400 человѣкъ, излишніе и слабые сданы, въ числѣ 37 человѣкъ, на корабль «Гангудъ».

Кромѣ того командиръ призналъ необходимымъ 8 орудій 60 фунтоваго калибра замѣнить 30 фунтовыми съ корабля «Гангудъ» и взять съ того же корабля полубаркасъ.

Заготовивъ, на сколько позволили портовыя средства, провизіи, фрегатъ 7 февраля отправился по назначенію.

Удалившись отъ береговъ, встрѣтили противный вѣтеръ отъ W, который вскорѣ усилился и продолжалъ дуть свѣжо до 4 часовъ пополудни слѣдующаго дня. Съ перемѣнившимся отъ NO вѣтромъ вступили подъ паруса, но около полуночи вѣтеръ стихъ. Пытались снова вступить подъ пары, но не могли опустить на мѣсто винтъ, коего ось входила въ сообщительную муфту, всего на $^{5}/_{7}$ діаметра. Между тѣмъ вѣтеръ скрѣпчалъ отъ NW и по утру принудилъ закрѣпить форъ-марсель и крюйсель. На другой день, послѣ большихъ усилій, успѣли опустить винтъ и продолжали плаваніе подъ парами, по случаю противнаго вѣтра. 11-го числа съ приближеніемъ къ испанскому берегу, у мыса Гатъ, вѣтеръ отошелъ къ NO и далъ возможность продолжать плаваніе подъ парусами до самаго Гибралтара. За 30 миль до якорнаго мѣста опять развели пары и 12 февраля бросили якорь на Гибралтарскомъ рейдѣ.

Почти постоянные противные вѣтры, сопровождавшіе плаваніе фрегата Средиземнымъ моремъ, были причиною, что угля издержано до 11000 пуд. т. е. половина всего запаса. Эта причина и заставила фрегатъ зайти въ Гибралтаръ.

Окончивъ расчетъ съ консуломъ, 15 февраля ночью фрегатъ снялся съ якоря. Выйдя въ океанъ, воспользовались маловѣтріемъ отъ N и на ходу подъ парами вытянули стень-такелажъ. На случай западныхъ вѣтровъ, продолжали плаваніе по параллели, чтобы удалиться отъ африканскаго берега, а при W вѣтрѣ чтобы могли продолжать плаваніе къ югу; но на слѣдующій день задулъ NO, почему вступили подъ паруса и, противно совѣтамъ

лоціи, не заходя далѣе къ западу, рѣшились идти между Мадерою и Тенерифомъ. Результатъ былъ чрезвычайно счастливый, такъ что, продолжая плаваніе подъ парусами, на 5 сутки по выходѣ изъ Гибралтара, прошли Канарскіе острова, имѣя все время попутный NO. 19-го вѣтеръ стихъ и потому, пройдя островъ Пальму, развели пары. На слѣдующій день установился ровный NO; вступили подъ паруса, но въ ночи вѣтеръ сталъ шалить, а утромъ на другой день, переходя къ SO и SSO, дулъ со шквалами. Наконецъ вѣтеръ установился отъ SSW, тогда вступили подъ пары и продолжали подъ парами плаваніе до утра 23 февраля, когда вѣтеръ, задувшій отъ NW, постепенно перешелъ къ NNO. На ночь съ 23 на 24-е несли малые паруса, чтобы на разсвѣтѣ подойти къ островамъ Зеленаго мыса; утромъ же, разведя пары подъ 4 котлами, продолжали плаваніе къ С.-Винценту и въ 11 часовъ бросили якорь въ Порто-Гранде.

Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля до 200 тоннъ, по 42 шиллинга за тоннъ, 26 февраля фрегатъ отправился въ дальнѣйшее плаваніе и 7 мая,—на 90-й день по отбытіи изъ Тулона, прибылъ въ Сингапуръ.

Выйдя изъ Порто-Гранде со свѣжимъ пасатомъ, шли на островъ Bravo, южнѣйшій изъ группы острововъ Зеленаго мыса. Расположеніемъ курсовъ при плаваніи Атлантическимъ и Индѣйскимъ океанами пользовались наставленіями Мори; но имѣя въ виду, что всѣ лоціи писаны для парусныхъ судовъ, командиръ фрегата въ нѣкоторыхъ случаяхъ дѣлалъ отступленія; такъ напримѣръ: чтобы SO пасатъ менѣе отводилъ отъ прямаго курса, онъ предпочелъ пересѣчь экваторъ въ 18° W долготы, а не между 25° и 28°, какъ совѣтуетъ Мори,—этимъ сокращенъ былъ путь по крайней мѣрѣ на 800 миль.

1 марта, съ приближеніемъ въ малыя широты, суточное плаваніе сократилось до 162 миль, а на другой день утромъ ходъ уменьшился до 2-хъ узловъ. Полагая себя въ штилевой полосѣ, вступили подъ пары, направляясь по меридіану, дабы кратчайшимъ путемъ достигнуть SO пасата, 4 марта вступили подъ паруса; вѣтеръ постепенно отходилъ. Приведя въ бейдевиндъ, ежедневно дѣлали отъ 140 до 190 миль. 11 и 12 марта, въ широтѣ 17°, суточное плаваніе достигло около 97 и

111 миль, а 13-го въ ночь, совершенно заштилѣло; вступили подъ пары и шли подъ ними 9 часовъ. Когда вѣтеръ установился, вступили подъ паруса. Черезъ нѣсколько часовъ вѣтеръ снова стихъ, что́ вынудило вступить подъ пары еще разъ на 15 часовъ. 14-го пересѣкли тропикъ Козерога.

Миновавъ штилевыя полосы, снова получили SO вѣтръ; но слѣдуя наставленіямъ Мори, упорно лежали къ S, чтобы скорѣе встрѣтить западные вѣтры. Въ широтѣ 32° фрегатъ испыталъ жестокій шквалъ отъ W, съ дождемъ и грозою. Съ этимъ шкваломъ кончилось спокойное плаваніе; затѣмъ вступили въ борьбу почти на 40 дней съ рядомъ штормовъ и сырыхъ холодныхъ погодъ.

Командиръ фрегата, разсматривая примѣры Мори о лучшихъ переходахъ отъ мыса Рока въ Австралію, совершонныхъ судами, плывшими въ большихъ широтахъ, рѣшился плыть по параллели 43°, и сдѣлалъ этотъ переходъ чрезвычайно счастливо.

23 марта фрегатъ, въ полный бейдевиндъ, безъ волненія, шелъ по 11 узловъ. Къ вечеру вѣтеръ усилился и принудилъ взять у марселей 2 рифа; слѣдующій день дулъ уже попутный NW, съ силою шторма. 24 го вѣтеръ стихъ и перешелъ къ SSW. Не предвидя возможности уходить отъ огромнаго стараго волненія, легли противъ него. Черезъ нѣсколько часовъ, съ помощію засвѣжѣвшаго вѣтра отъ SW, старая волна улеглась и фрегатъ шелъ настоящимъ курсомъ. Вѣтеръ быстро крѣпчалъ, заходя къ S, а по утру 25-го заставилъ взять фокъ на гитовы; въ 4 часа закрѣпили форъ-марсель. Когда кренъ фрегата и розмахи увеличились до того, что онъ сталъ черпать всѣмъ лагомъ подвѣтреннаго борта, то, приписывая это гротъ-марселю, рѣшились закрѣпить его. Въ 11 час. ночи остались подъ гротъ-триселемъ, штормовою бизанью и фокъ-стакселемъ. Вскорѣ вырвало фокъ-стаксель; поставленный взамѣнъ его форъ-трисель былъ также разорванъ, и въ добавокъ качкою сломало гафель. Фрегатъ, лежа въ дрейфѣ, подъ двумя штормовыми парусами, восходилъ къ вѣтру на два румба, а нисходя былъ ставимъ почти поперегъ волны, при чемъ каждый разъ черналъ всѣмъ лагомъ. Трудно себѣ представить, говоритъ капитанъ 2 ранга Чихачевъ, что либо свирѣпѣе той погоды, которую они имѣли. Наконецъ,

послѣ значительныхъ поврежденій по вооруженію и парусности, разорвало гротъ-трисель. Такимъ образомъ фрегатъ оставался почти безъ парусовъ. Рѣшились вступить подъ пары. Прекрасныя приспособленія на фрагатѣ для спуска винта дозволили исполнить эту работу, не смотря на ужасную качку. При 28—30 оборотахъ, машина дѣйствовала прекрасно; фрегатъ, при ходѣ отъ 1 до 2 узловъ, хотя и плохо слушался руля, но все-таки была возможность править круче къ волненію. Около 4 часовъ порывы вѣтра стали рѣже и замѣтно слабѣе. Двухъ-дневнымъ штормомъ отбросило фрегатъ отъ широты 40° 31′ и долготы 15° 45′, въ шир. 38° 30′ и долготу 12° W. Въ полдень 27 марта прекратили пары, ибо сила вѣтра дозволила отдать у марселей 2 рифа. Дальнѣйшее плаваніе до мыса Доброй Надежды сопровождалось при большой зыби и умѣренныхъ вѣтрахъ, дувшихъ между NW и NO. Отъ меридіана мыса Доброй Надежды плыли по параллели близкой 43°. Свѣжіе вѣтры подвигали фрегатъ быстро, такъ что ежедневно онъ мѣнялъ долготу отъ 5 до 4°. 14 апрѣля былъ весьма крѣпкій вѣтеръ. При огромномъ волненіи, фрегатъ держался прекрасно, лишь съ носу попадали брызги на палубу.

15 апрѣля спустились по курсу, находясь на параллели 43° 20′; это былъ южнѣйшій пунктъ, до котораго фрегатъ достигалъ въ плаваніи по параллели. 18 апрѣля прошли меридіанъ острововъ Амстердама и Павла. Подъемъ до пролива совершили весьма счастливо, проштилѣвавъ около 9 часовъ въ широтѣ 37°; послѣ чего получили жестокій SW, вогнавшій фрегатъ въ 4 рифа; штилевую полосу пересѣкли дѣлая отъ 180 до 250 миль. Въ широтѣ 26° встрѣтили пасатъ отъ SSO.

29 апрѣля пересѣкли тропикъ Козерога въ 102°, и затѣмъ стали склонять курсъ къ О. Ночью съ 2-го на 3 мая держались подъ малыми парусами, а 3 мая вошли въ Зондскій проливъ Принцевымъ каналомъ, въ коемъ вступили подъ пары. Такимъ образомъ переходъ фрегата отъ мыса Доброй Надежды до Зондскаго пролива совершонъ былъ подъ парусами въ $28^1/_2$ дней. Въ Зондскомъ проливѣ обогнали корветъ «Посадникъ» и условившись съ командиромъ его, стали на якорь въ Анжерѣ. На другой день утромъ продолжали плаваніе въ Сингапуръ.

Плаваніе до Сингапура, куда прибыли 7 мая, сдѣлали при совершенныхъ штиляхъ, подъ парами. Въ Гаспарскомъ проливѣ прошли Маклсфильдскимъ каналомъ, съ помощію пеленговъ и лота.

17 мая, взявъ корветъ «Посадникъ» и клиперъ «Наѣздникъ» на буксиръ, снялся съ якоря съ Сингапурскаго рейда. Плаваніе съ буксирами продолжалъ, по причинѣ штилей и маловѣтрія, почти до Маклсфильдской банки, сдѣлавъ при этомъ 1050 миль отъ Сингапура въ 5 сутокъ. Съ буксирами фрегатъ имѣлъ ходу отъ 7 до 8½ узловъ. 21 мая прошли островъ Пуло-Соната въ 7½ миляхъ. 23-го, при легкомъ SW, оставили корветъ и клиперъ. Въ Китайскомъ морѣ, сверхъ ожиданія, не встрѣтили SW муссона; постоянные штили заставили фрегатъ 8 дней пройти подъ парами. Обстоятельство это принудило зайти въ Гон-Конгъ за углемъ. 28 мая, по окончаніи нагрузки угля, вышли изъ Гон-Конга. Первый день плаванія изъ Гон-Конга, при маловѣтріи, фрегатъ шелъ отъ 9 до 10½ узловъ. На другой день увидѣли корветъ «Посадникъ», который сигналомъ объяснилъ, что у него разорвало котелъ. «Свѣтлана» взяла его на буксиръ, который отдали 31 мая, по выходѣ изъ Формозскаго канала.

Оставивъ корветъ, при NO съ пасмурностью, фрегатъ продолжалъ плаваніе подъ парами. 2 іюня фрегатъ бросилъ якорь въ Вусунгѣ, на 115-й день по оставленіи Тулона и на 99-й день плаванія.

3 іюня прибылъ въ Вусунгъ начальникъ отряда судовъ въ Китайскомъ морѣ капитанъ 1-го ранга Лихачевъ, и фрегатъ поступилъ въ его распоряженіе.

27.

Пароходо-фрегатъ „Олафъ“.

6 сентября 1859 г. пароходо-фрегатъ «Олафъ», подъ командою капитана 1 ранга Веймарна, вышелъ изъ Кронштадта, для слѣдованія въ Средиземное море, въ распоряженіе Ея Императорскаго Величества, вдовствующей Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны. 12 сентября «Олафъ» достигъ

Копенгагена; 15-го вышелъ оттуда, а 20-го зашель въ Тексель, по случаю поврежденія въ паровыхъ котлахъ. 5 ноября, по исправленіи котловъ, пароходъ отправился по назначенію и 7-го прибылъ въ Портсмутъ. Пополнивъ запасъ угля, 8 ноября «Олафъ» продолжалъ плаваніе. До параллели Финистера имѣли перемѣнные вѣтра отъ W; на параллели же Финистера, 12-го числа, выдержали крѣпкій вѣтеръ отъ SW. 13-го «Олафъ» прибылъ въ Лисабонъ, 15-го вышелъ изъ Лисабона, при тихомъ N вѣтрѣ. 16-го вошелъ въ Гибралтаръ, 17-го прошли мысъ Гатъ, 18-го прошли Картагену. 19-го вѣтеръ засвѣжѣлъ и отошелъ къ W. Въ $^1/_2$ 1 часа налетелъ шквалъ отъ NO; послѣ того вѣтеръ постепенно сталъ крѣпчать и дошелъ до степени урагана. Въ полночъ съ 19-го на 20-е вѣтеръ перешель къ N, нисколько не ослабѣвая. Для облегченія парохода, поставили зарифленный гротъ-трисель и бизань, но послѣднюю изорвало въ клочки; ее замѣнили другою. Въ продолженіе ночи волненіемъ проломило вельботъ съ лѣвой стороны, выбило рѣшетки лѣваго кожуха и разломало щиты кухни. Въ 4 часа пополудни вкатился съ лѣвой стороны, съ носу, валъ, которымъ смыло носовые разборные борта, пробило передній глухой форъ-люкъ и смыло гальюнъ, заливъ жилую палубу выше карлинсовъ. Въ часъ пополуночи открылся передъ носомъ огонь. Принявъ его за маякъ на N-й оконечности о-ва Сардиніи, стали поворачивать чрезъ фордевиндъ. При поворотѣ, когда пароходъ пришелъ на фордевиндъ, вкатился валъ съ кормы, разбилъ два разборные кормовые борта и стекла рубки и влился въ капитанскій и офицерскій люки. Когда же привели на правый галсъ, то другой валъ вкатился съ носу съ правой стороны, разбилъ въ щепы другой вельботъ, разломалъ всѣ кожуховыя каюты, выломилъ иллюминаторъ, сдѣлалъ трещину въ пушечномъ портѣ и нанесъ другія мелкія поврежденія.

Утромъ, по осмотрѣ, оказалось у трехъ фоковыхъ вантъ по двѣ пряди лопнувшими, отъ сильныхъ розмаховъ Пароходъ же не имѣлъ другой течи, кромѣ какъ всѣми палубами.

Обстоятельства эти заставили «Олафъ», утромъ 21-го, спуститься въ портъ Магонъ на островѣ Минорка, куда и прибылъ 22 ноября.

По осмотрѣ парохода снаружи, оказалось 60 обшивныхъ мѣдныхъ листовъ ободранными. Нашъ консулъ немедленно прислалъ трехъ мастеровъ, которые, съ помощію судовыхъ плотниковъ, прибили 40 листовъ; остальные листы остались неисправленными, за невозможностію достаточно накренить пароходъ.

26 ноября пароходъ перешелъ въ Виллафранку.

20 марта 1860 г., по приказанію Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны, пароходъ отправился изъ Виллафранки въ Чивита-векію съ Ея Императорскимъ Высочествомъ Великою Княгинею Маріей Николаевной; 21-го достигъ Чивита-векіи. 23-го отправился съ Ея Высочествомъ въ Геную, куда прибылъ на другой день и, по съѣздѣ на берегъ Высокой путешественницы, 25-го отправился изъ Генуи, а 26-го прибылъ въ Виллафранку.

9 апрѣля, по приказанію Ея Величества вдовствующей Императрицы, пароходъ отправился въ Чевита-векію, за Ея Императорскимъ Высочествомъ Великою Княгинею Маріей Николаевной. 10 апрѣля благополучно прибылъ въ этотъ портъ.

16 апрѣля Ея Императорское Высочество Великая Княгиня Марія Николаевна прибыла на пароходъ со свитою. Въ 9 часовъ вечера снялись съ якоря и отправились въ Виллафранку; Въ $^1/_2$ 10 часа утра 17 апрѣля прибыли въ Виллафранку, откуда Великая Княгиня отправилась берегомъ въ Ниццу.

По приказанію Ея Величества, вдовствующей Императрицы, 30 апрѣля развели пары. Въ полночь прибылъ на пароходъ Великій Князь Николай Николаевичъ со свитою. Въ ту же ночь пошли въ Марсель. Утромъ прошли маякъ Комара и взяли курсъ между Гіерскими островами и материкомъ. По выходѣ изъ-за острововъ вѣтеръ сталъ свѣжѣть и къ полдню скрѣпчалъ; ходъ уменьшился до 6 узловъ. Около порта Фріуля приняли лоцмана, а черезъ часъ вошли въ Марсельскую гавань и стали на якорь. Въ 4 часа Его Высочество изволилъ съѣхать на берегъ.

4 мая развели пары, при свѣжемъ NW вѣтрѣ и вышли изъ Марсельской гавани, отправясь обратно въ Виллафранку. Того же числа пришли на Виллафранкскій рейдъ.

15 мая «Олафъ», по приказанію Ея Величества, отправился въ Марсель съ Ихъ Высочествами князьями Романовскими.

Получивъ приказаніе вдовствующей Императрицы состоять

въ распоряженіи Ея Высочества Великой Княгини Елены Павловны, пароходъ 27 мая отправился изъ Марселя въ Тулонъ, куда и прибылъ въ тотъ же день. Въ 7 часовъ пополудни Великая Княгиня пріѣхала на пароходъ, который немедленно отправился въ Виллафранку, куда прибылъ 28 мая. Высокая путешественница отправилась на берегъ, а пароходъ ошвартовился.

По отбытіи Ея Высочества въ Россію, пароходо-фрегатъ «Олафъ», согласно полученному предписанію, 6 іюня, вышелъ изъ Виллафранки, для слѣдованія въ Кронштадтъ, а 9 іюня прибылъ въ Аликанте. Отсюда отправился 15 іюня и, въ полночь вступилъ въ Гибралтарскій проливъ; 16-го, не доходя до меридіана С.-Винцента, встрѣтилъ N вѣтеръ съ зыбью. 17-го, пройдя С.-Винсентъ, взялъ курсъ вдоль португальскаго берега; на этомъ переходѣ вѣтеръ былъ такъ свѣжъ, что принуждены были спустить нижнія реи. Въ 5 час. пополудни пароходъ вошелъ въ р. Таго и остановился на якорѣ противъ Белема. Выдержавъ здѣсь трехъ-дневный карантинъ и сдѣлавъ запасъ угля, 22-го отправился въ дальнѣйшій путь; 24-го вступилъ въ Бискайскую бухту, съ свѣжимъ противнымъ вѣтромъ. 26-го увидѣли берегъ Уэссана и, подойдя къ нему ближе, взяли лоцмана, подъ проводкою котораго дошли до Коуса. 1 іюля вышли изъ Коуса и 3-го числа вступили въ Нѣмецкое море. 4 іюля прошли Скагенъ и вступили въ Большой Бельтъ. 5-го, у Ниборга, взяли лоцмана и пошли въ Киль, гдѣ того же дня стали на якорь. 10-го вышли изъ Киля, а 11-го прошли Борнгольмъ. 13-го миновали Дагерортъ; 14-го прошли створъ Гогландскихъ маяковъ, и въ 1 часъ пополудни прибыли на Кронштадтскій рейдъ.

28.

Фрегатъ „Генералъ Адмиралъ".

3 августа 1859 года фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» ушелъ изъ Кронштадта въ Англію, въ распоряженіе Его Высочества, Государя Великаго Князя Генералъ Адмирала. 9 августа фрегатъ достигъ острова Вайта, откуда вышелъ 26 августа, съ Его Высочествомъ и 1 сентября пришелъ благополучно въ Кронштадтъ.

1860 годъ.

29.

Эскадра флигель-адъютанта Шестакова.

а) *Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ».*

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», подъ командою флигель-адъютанта капитана 1 ранга Шестакова, вышелъ изъ Кронштадта 14 іюля 1860 г., для слѣдованія въ Средиземное море.

Передъ отплытіемъ своимъ, онъ удостоился посѣщенія Государя Императора.

Плаваніе до Киля было не совсѣмъ удачно. Неудачи начались большимъ кипѣніемъ котловъ, отъ наполненія ихъ грязною водою Кронштадтскихъ гаваней и рейда; потомъ разгорячились задніе подшипники мотылеваго вала. Обстоятельства эти были причиною, что фрегатъ подошелъ къ Килю только на четвертыя сутки, т. е. 19-го, когда уже стемнѣло. Сдѣлавъ запасъ угля на двое сутокъ, 22 іюля оставили Киль и пошли Большимъ Бельтомъ, при противномъ сѣверномъ вѣтрѣ. Къ вечеру, по требованію лоцмана, бросили якорь у маяка Форнесъ, на ютландскомъ берегу. 23-го продолжали плаваніе уже при тихомъ WNW и, переходя отъ Форнеса къ острову Ангольту, подъ одними парами, имѣли до 12-ти узловъ ходу. Лишь только вышли въ Категатъ, вѣтеръ началъ свѣжѣть и дулъ крѣпко между WNW и SW до самаго входа въ каналъ, т. е. до вечера 26 іюля. Въ полдень 27-го, погода перемѣнилась къ лучшему, но къ 8-ми часамъ утра снова задулъ SW, съ неизмѣнною въ каналѣ мрачностію. Вѣтеръ былъ довольно крѣпкій. 28 числа утромъ, при очистившемся горизонтѣ, подошли къ Плимуту и вошли за бриквантеръ, одновременно съ корветомъ «Новикъ».

На рейдѣ застали корветъ «Рында», подъ брейдъ-вымпеломъ флигель-адъютанта Попова.

Окончивъ погрузку угля, 2 августа фрегатъ вышелъ съ Плимутскаго рейда. Переходъ фрегата изъ Плимута можно было бы

назвать удачнымъ, если бы жестокій леванто не заставилъ фрегатъ бросить якорь за мысомъ Спартель. При выходѣ оттуда, вывернувъ якорь, замѣтили, что онъ безъ лапъ и, осмотрѣвъ обломокъ веретена, оказалось, что якорь въ серединѣ совершенно не былъ прокованъ, хотя и сдѣланъ знаменитою фирмою Brown and Lenox въ Лондонѣ. Прибывъ 8 числа въ Гибралтаръ, пріобрѣли одинъ якорь изъ адмиралтейства. Вдоль испанскаго берега фрегатъ бѣжалъ, по временамъ, по 14 узловъ.

Въ первые два дня по выходѣ изъ Гибралтара, пришлось бороться съ довольно свѣжими вѣтрами; но остальное время О дулъ тихій и дозволилъ нѣсколько вознаградить потерянное время, такъ что въ Мальту пришли 15 августа въ $4^1/_2$ сутокъ и средній ходъ выходилъ 9 узловъ съ дробью. Здѣсь пріобрѣтенъ другой якорь, вмѣсто потеряннаго у Спартеля.

Простоявъ въ Мальтѣ 6 сутокъ, фрегатъ отправился въ Бейрутъ, куда и прибылъ 25 августа. Найдя здѣсь на рейдѣ фрегатъ «Илья Муромецъ», капитанъ 1-го ранга Шестаковъ поднялъ брейдъ-вымпелъ. 2 сентября присоединилась къ отряду шкуна «Туапсе.»

27 сентября фрегатъ оставилъ Бейрутъ и отправился въ бухту Аіасъ, чрезъ Триполи и Латакіе. Изъ Аіаса, на обратномъ пути въ Бейрутъ, зашли въ Александретту, ничтожное въ настоящее время мѣсто. Мѣстные жители хвалили рейдъ, но физическія условія его очевидно менѣе выгодны, нежели Аіаса. 14 октября фрегатъ возвратился въ Бейрутъ.

Оставя командиру фрегата «Илья Муромецъ» предписаніе слѣдовать въ Аіасъ и прислать туда же шкуну «Туапсе», которая ходила съ нашимъ генеральнымъ консуломъ въ Сидонъ, флигель-адъютантъ Шестаковъ, на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», отправился въ Аіасъ, куда и прибылъ 31 октября. Къ половинѣ ноября собрались сюда всѣ суда отряда, исключая фрегата «Громобой», которому приказано зайти изъ Александріи въ Бейрутъ и соединиться съ отрядомъ. 21 декабря прибылъ въ Аіасъ и фрегатъ «Громобой».

Недостатокъ провизіи и совершенная невозможность пополнить ее, заставили флигель-адъютанта Шестакова, 19 января 1861 года, сняться изъ Аіаса съ фрегатомъ «Громобой» для слѣдо-

ванія въ Смирну, за необходимыми запасами. «Илья Муромецъ» оставленъ былъ на станціи, съ предписаніемъ идти въ Бейрутъ и потомъ, пополнивъ свою провизію въ Александріи, обойти пункты, въ которыхъ присутствіе фрегата окажется нужнымъ. Отплытіе фрегатовъ изъ Аіаса было весьма своевременно и по другой причинѣ: на стоящемъ здѣсь англійскомъ отрядѣ открылась оспа.

Плаваніе изъ Аіаса не могло быть небурнымъ въ это время года. Жестокіе сѣверные и сѣверо восточные вѣтры, при недостаткѣ провизіи, заставили идти подъ парами, прямо противъ вѣтра. При крѣпкомъ вѣтрѣ съ порывами, средній ходъ фрегата до Самоса, гдѣ погода перемѣнилась, былъ 8 узловъ. Пройдя проливами между островами Фурни, Никаріей и Хіоскимъ, вбѣжали въ Смирнскій заливъ со скоростію 12 узловъ и вечеромъ, въ темнотѣ, бросили якорь у горы Двухъ Братьевъ. Шкуна «Туапсе» оставлена была въ Александріи.

19 января 1861 г., фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» снялся съ Аіасскаго рейда и ушелъ въ Смирну, куда и прибылъ 22 числа.

13 апрѣля фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» вышелъ изъ Смирны подъ парусами и, пройдя узкость съ береговымъ вѣтромъ, лавировалъ къ выходу изъ залива, при чемъ оказалось, что фрегатъ, не смотря на его длину, чрезвычайно послушенъ и управлять имъ вообще не трудно. Располагая осмотрѣть портъ Оливіеръ на Метелинѣ и не рѣшаясь входить въ него въ первый разъ подъ парусами, развели пары. Послѣ Метелина, зашли въ Марафонскую бухту, гдѣ вездѣ можно бросить якорь въ хорошее время года; но посѣщеніе ея не представляетъ никакого интереса, кромѣ историческаго.

Послѣ Марафона, посѣтили Петалійскіе острова, гдѣ стали 16 апрѣля на внутреннемъ рейдѣ. Отъ Петалійскихъ острововъ зашли въ портъ Рафти и потомъ, пройдя проливомъ между материкомъ Аттики и островомъ Макрониза, прибыли въ Пирей, гдѣ тотчасъ ошвартовились.

По словамъ нашего посланника, присутствіе здѣсь фрегата, по взволнованному состоянію края, было весьма своевременно. Шкуна «Туапсе», послѣ исправленія въ Сирѣ, пришла также на здѣшній рейдъ.

4 мая посѣтили фрегатъ Ихъ Королевскіе Величества. Имъ угодно было принять отъ начальника отряда обѣдъ и отъ офицеровъ фрегата балъ. Всего Ихъ величества пробыли на фрегатѣ 8 часовъ (*).

Фрегатъ «Громобой» былъ отправленъ въ Бейрутъ, съ предписаніемъ обойти сирійскій берегъ и быть къ 1 іюня въ заливѣ Суда, на островѣ Кандіи. Фрегатъ «Илья Муромецъ» пришелъ въ Пирей 6 мая изъ Бейрута, гдѣ все было спокойно. «Илья Муромецъ», во время весьма долгаго плаванія у береговъ Сиріи, нуждался въ пересмотрѣ такелажа и потому былъ остановленъ здѣсь до назначеннаго срока отправленія въ Россію. «Громобою» приказано было прибыть къ тому же сроку въ Суду, находившуюся на пути въ Россію. Самъ же начальникъ отряда, на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», отправился въ крейсерство по Архипелагу.

11 мая фрегатъ снялся съ якоря и 12-го прибылъ въ заливъ Зейтунъ. Осмотрѣвъ этотъ заливъ, съ принадлежащими къ нему оермопилами и пройдя до мѣста, соединяющаго Негропонтъ съ материкомъ, фрегатъ, 16 мая, зашелъ въ Сиру, за почтою, и тамъ получилъ телеграмму, приказывающую собрать всю эскадру въ Бейрутѣ къ 23 мая. Приказавъ по телеграфу фрегату «Илья Муромецъ» и шкунѣ «Туапсе» слѣдовать немедленно къ берегамъ Сиріи, начальникъ отряда, на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», отправился туда на другой день и, имѣя время, шелъ большею частію подъ парусами. Пріемка угля задержала фрегатъ въ Сирѣ 18 часовъ; въ это время прибылъ на смѣну контръ-адмиралу Шестакову, для принятія командованія фрегатомъ «Генералъ-Адмиралъ», капитанъ 1 ранга Штофрегенъ.

22-го утромъ, фрегатъ прибылъ въ Бейрутъ. Наканунѣ пришель туда и «Илья Муромецъ»; шкуна за два дня, а фрегатъ «Громобой», которому прежнимъ предписаніемъ велѣно встрѣтиться съ отрядомъ 1 іюня въ Кандіи,—вечеромъ 22-го прибыли на рейдъ изъ Яффы, куда ходили для увольненія команды на поклоненіе Гробу Господню въ Іерусалимъ.

(*) Здѣсь флигель адъютантъ Шестаковъ получилъ депешу о производствѣ его въ контръ-адмиралы.

Не желая лишить необходимыхъ упражненій экипажъ фрегата «Генералъ-Адмиралъ» и вмѣстѣ съ тѣмъ опасаясь отлучкою замедлить исполненіе повелѣній начальства или принятіе нужныхъ мѣръ въ случаѣ надобности, контръ-адмиралъ Шестаковъ послалъ фрегатъ въ море, перенеся флагъ на «Олегъ». Капитану Штофрегену приказано было зайти въ Кипръ. 13 іюля получена была депеша Управляющаго Морскимъ Министерствомъ о немедленномъ отправленіи въ Кронштадтъ фрегата «Илья Муромецъ» и корвета «Соколъ». Команда «Сокола», прибывшаго изъ Яффы и Тира, осталась на «Олегѣ», до перваго парохода Русскаго Общества, идущаго въ Одессу.

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», подъ командою капитана 1 ранга Штофрегена, 7 іюля снялся съ якоря съ Бейрутскаго рейда для практическаго плаванія. Отойдя 22 мили отъ Бейрута, прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ первый день плаванія немного подвинулись впредъ, потому что все время былъ штиль; но въ слѣдующіе за тѣмъ дни, съ каждымъ восходомъ солнца, начинался легкій WtN и переходя къ SW постепенно усиливался до 3 часовъ пополудни; потомъ начиналъ стихать и ночью былъ штиль. Въ 3 часа пополудни 10 іюля, подошли къ Ларнаки (на островѣ Кипрѣ), но какъ въ этотъ день вѣтеръ былъ гораздо сильнѣе чѣмъ въ предъидущіе, то на открытомъ отъ SW Ларнакскомъ рейдѣ развело большую зыбь, и потому поворотили въ море. 11-го числа бросили якорь на Ларнакскомъ рейдѣ.

Простоявъ здѣсь двое сутокъ, 13 іюля снялись съ якоря подъ парусами и взяли курсъ OSO, которымъ пролежали до тѣхъ поръ, пока не удалились отъ берега Кипра, потомъ привели въ бейдевиндъ и держались въ морѣ до 18 іюля, а въ этотъ день бросили якорь на Триполійскомъ рейдѣ.

20 іюля поднявъ барказы, начали сниматся съ якоря подъ парусами; но въ то же время вѣтеръ совершенно стихъ, почему и закрѣпили паруса. Ночью развели пары и вышли для соединенія съ эскадрою въ Бейрутъ, куда и прибыли 21-го числа.

18 августа фрегаты: «Генералъ-Адмиралъ», «Громобой», «Олегъ» и корветъ «Ястребъ» вышли въ море для практическаго плаванія,

а къ дню тезоименитства Его Императорскаго Величества всѣ суда собрались снова на рейдѣ.

6 сентября контръ-адмиралъ Шестаковъ, съ фрегатами «Генералъ-Адмиралъ» и «Олегъ» и корветомъ «Ястребъ» вышелъ въ море; 8-го зашли въ Аіасъ, откуда отрядъ прибылъ 13-го числа въ Бейрутъ подъ парами. Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» шелъ 110 миль на буксирѣ корвета.

23 сентября эскадра еще разъ вышла въ море и заходила въ бухту Аіасъ, гдѣ всѣ могли спокойно осмотрѣть такелажъ и машины для предстоявшихъ осеннихъ плаваній.

Октября 6-го снялись съ якоря. Возвращаясь въ Бейрутъ начальникъ эскадры сдѣлалъ слѣдующія распоряженія: корвету «Ястребъ», недавно прибывшему къ эскадрѣ, предписано остаться на станціи въ Сиріи; «Олегу», проводившему прошлую зиму въ западной части моря остаться въ Левантѣ, съ приказаніемъ спѣшить въ Сирію, если обстоятельства того потребуютъ; «Громобой», бывшій у береговъ Сиріи со времени ухода изъ Кронштадта, посланъ изъ Аіаса въ Тулонъ, для значительныхъ исправленій. Самъ же адмиралъ пошелъ на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» въ Мальту, для обмундированія команды на зиму, а потомъ намѣревался перейти въ Виллафранку. Шкуна «Цесзуане» послана въ Марсель перемѣнить трубки, а потомъ также идти въ Виллафранку.

Разставшись съ эскадрою 7 октября, фрегатъ взялъ куресъ между Кипромъ и берегомъ Караманіи, и на другой же день, при совершенномъ штилѣ, развелъ пары на 17 часовъ. По истеченіи этого времени, задулъ легкій W и фрегатъ лавировалъ къ Кандіи до 11-го числа, имѣя между нею и Родосомъ перемѣнные вѣтры, со шквалами и дождемъ, продолжавшіеся трое сутокъ. Отъ меридіана восточной оконечности Кандіи почти до самой Мальты имѣли свѣжій попутный сирокко, съ порывами и дождемъ, и 15-го числа, въ 100 миляхъ отъ острова, при затишьи, снова развели пары, которые не прекращали до входа въ Валетту. Всего изъ 10 сутокъ плаванія имѣли пары 30 часовъ, въ трехъ котлахъ. Сирокко сопровождался большою зыбью. Большею частію фрегатъ имѣлъ килевую качку и только изрѣдка боковую; розмахи дважды доходили до 17°, но фрегатъ качался такъ плавно, что вовсе не замѣтно было ослабленія вантъ.

Шкуна «Пезуане» присоединилась къ фрегату съ почтою изъ Бейрута, послѣ 12-дневнаго плаванія, въ продолженіе котораго заходила въ Кандію за углемъ. Она была въ Марселѣ, гдѣ перемѣнила трубки и въ плавучемъ докѣ окрасила подводную часть. Случаемъ этимъ приказано было командиру воспользоваться и для исправленія всѣхъ поврежденій въ механизмѣ.

Окончивъ обмундировку команды, фрегатъ, 4 ноября, отправился въ Виллафранку. Пройдя Мессинскимъ проливомъ, прекратили пары; но между Корсикою и островами къ востоку отъ нея, снова развели ихъ и уже не переставали дѣйствовать машиною до самой Виллафранки, куда прибыли 8 ноября.

27 февраля 1862 г. фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» перешелъ подъ парами на Тулонскій рейдъ, откуда вышелъ 27 марта въ Виллафранку, куда и прибылъ 31-го числа.

17 апрѣля фрегатъ отправился въ практическое плаваніе, а 22-го возвратился въ Виллафранку.

10 мая фрегатъ снова вышелъ въ море, для практическаго плаванія, и 14 мая прибылъ въ Виллафранку.

13 іюня фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», подъ флагомъ контръ-адмирала Шестакова, и фр. «Ослябя» снялись изъ Виллафранки и взяли курсъ поперегъ Іонскаго залива къ бухтѣ Розасъ—самому вѣрному убѣжищу на восточномъ берегу Испаніи. 16-го задулъ крѣпкій мистраль, скоро принудившій закрѣпить форъ-марсель и крюйсель. Вѣтеръ этотъ стоялъ четверо сутокъ.

Простоявъ съ небольшимъ сутки въ Розасѣ, снялись и начали лавировать въ море при SO вѣтрѣ, скоро засвѣжѣвшемъ. Крѣпкій восточный вѣтеръ заставилъ контръ-адмирала Шестакова измѣнить намѣреніе—идти въ Барцелону,—и спуститься вдоль сѣвернаго берега Маіорки. Обогнувъ западную оконечность этого острова встрѣтили штиль, почему развели пары, подъ которыми пришли къ острову Маіорка, въ Пальму, 25 іюня.

Изъ Пальмы 27 іюня отправились въ Картагену, но, отойдя 120 миль, заштилѣли. Фрегатъ «Ослябя» взялъ другой фрегатъ на буксиръ и до самаго входа въ Картагену, т. е. до 30 іюня, шли такимъ образомъ отъ 6 и до 7-ми узловъ.

Изъ Картагены вышли 4 іюля, а 8-го прибыли въ Алжиръ, имѣвъ все время противный восточный вѣтеръ. Здѣсь простояли

7 сутокъ и 15-го ушли въ Магонь. Переходъ этотъ продолжался трое сутокъ. Изъ Магона вышли 22 іюля, а 23-го прибыли въ Виллафранку.

15 сентября снялись съ якоря и пошли въ Геную, 17 сентября фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» сопровождалъ отъ Генуи Королеву Португальскую, которую также сопровождалъ на своей яхтѣ Принцъ Наполеонъ. Во время этого плаванія яхта Принца, желая приблизиться къ фрегату, сошлась съ нимъ, при чемъ яхта потеряла фокъ мачту, у фрегата переломилась грота-рея.

18-го прибыли въ Виллафранку. Отсюда фрегатъ отправился въ Марсель, чтобы взять новую рею. Послѣ трехнедѣльнаго здѣсь пребыванія, 11 октября фрегатъ отправился въ Виллафранку, куда прибылъ 12 октября.

20 октября фрегатъ ушелъ въ Пирей, въ распоряженіе нашего посланника.

Выйдя 20 октября съ Виллафранкскаго рейда, при крѣпкомъ восточномъ вѣтрѣ, подъ парами, фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», 24 октября, зашелъ въ Мальту, для пополненія запаса угля и провизіи. 26 октября вышелъ изъ Мальты, а 2 ноября прибылъ въ Пирей, бросивъ якорь въ Саламинской бухтѣ.

По выходѣ изъ Мальты, встрѣтили свѣжій противный вѣтеръ. Ровно чрезъ сутки на фрегатѣ разгорячился уголь въ правомъ угольномъ ящикѣ; но однакожъ случай этотъ обошелся безъ всякихъ дурныхъ послѣдствій Между тѣмъ вѣтеръ засвѣжѣлъ до степени шторма. Четверо сутокъ фрегатъ былъ подъ гротъ-марселемъ и триселями, вѣтеръ дулъ жестоко между O и SSO.

По прибытіи въ Пирей, фрегатъ былъ поставленъ на швартовы. 15 ноября, при жестокомъ порывѣ отъ OSO, лопнули всѣ три кабельтова и фрегатъ бросило кормой на мель у входнаго мыса Синяго. Взявши плехтовую цѣпь на шпиль, немедленно сошли на глубину. По осмотрѣ водолазомъ оказалось, что все поврежденіе заключается въ оторванномъ обшивочномъ листѣ подъ концомъ фалшкиля.

Оставивъ Пирей 5 апрѣля 1863 г., пришли въ Виллафранку 9 апрѣля. Фрегатъ зашелъ сюда, чтобы забрать разныя вещи, принадлежащія фрегату; уголь пришлось доставлять изъ Генуи, что и задержало фрегатъ до 15 числа. Выйдя изъ Виллафранки, встрѣтили внезапно

крѣпкій вѣтеръ отъ W. въ то время когда фрегатъ шелъ на фордевиндъ. Вѣтеръ этотъ вынудилъ зайти въ Гибралтарскую бухту, гдѣ стали на якорь 19 числа. 23 апрѣля, пополнивъ запасъ угля, вышли въ океанъ; черезъ сутки вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ NO и когда ходъ фрегата уменьшился до 5-ти узловъ, прекратили пары и вступили подъ паруса. Только черезъ 60 часовъ могли опять идти съ выгодою подъ парами; но пройдя 150 миль, должны были прекратить пары и двое сутокъ идти подъ зарифленными марселями. Фрегатъ лежалъ правымъ галсомъ, въ надеждѣ выйти изъ полосы NO вѣтровъ; однако же и за 200 миль отъ берега вѣтеръ былъ тотъ же. Наконецъ 30-го вѣтеръ стихъ и фрегатъ пошелъ подъ парами.

Скоро вѣтеръ позволилъ прекратить пары. Подъ марселями, брамселями и фокомъ, шли около 12 узловъ; громадная зыбь отъ NW доводила розмахи фрегата до 44°; густой туманъ скрылъ горизонтъ и фрегатъ летѣлъ въ каналъ, болѣе сутокъ ничего не видя далѣе углегаря. 3 мая горизонтъ очистился, въ 3 часа увидѣли маякъ Каскэ, а въ 6 часовъ подъ парами вошли въ Шербургъ.

Крѣпкій вѣтеръ отъ NO и проливные дожди чрезвычайно замедлили и безъ того медленную здѣсь погрузку угля. 12 мая фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Киль; но, встрѣтивъ противный вѣтеръ, 13-го сталъ на якорь на Донженесскомъ рейдѣ. 14-го числа вечеромъ снялись съ якоря и 19-го прибыли въ Киль. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, 23-го вышли въ море и 26 мая вечеромъ прибыли въ Кронштадтъ.

b) *Фрегатъ Громобой.*

24 іюля 1860 года фрегатъ «Громобой», подъ командою капитана 1 ранга Панафидина, снялся съ якоря съ Кронштадтскаго рейда, для слѣдованія въ Средиземное море. Имѣя во время перехода до Киля постоянно противный вѣтеръ, фрегатъ шелъ подъ парами и только два раза поднималъ винтъ на 12 часовъ; остальное же время, по возможности, имѣлъ триселя. Подходя къ Оденс-

тольму, при свѣжемъ SW тѣтрѣ, ходъ фрегата однажды уменьшился до одного узла. 29 іюля «Громобой» пришелъ въ Киль, откуда вышелъ 1 августа при SW вѣтрѣ подъ парусами; но вечеромъ, за темнотой, принужденъ былъ стать на якорь въ Большомъ Бельтѣ, противъ средины острова Лангеланда. На другой день снялись съ якоря подъ парами, дабы пройти крутые повороты фарватера у Ниборга. Пройдя мысъ Ревисъ, прекратили пары и вступили подъ паруса; съ хорошимъ ходомъ вошли въ Категатъ; но къ ночи вѣтеръ сталъ стихать, и потому, пройдя Ангольтъ, опять развели пары; 3 августа вошли въ Скагеракъ. Въ полночь вступили въ Нѣмецкое море и направились на Галоперскій маякъ. 4-го вѣтеръ отошелъ къ SO, тогда, прекративъ пары, пошли подъ парусами; 5 и 6 августа, по случаю крѣпкаго SW, фрегатъ держался на Доггеръ-банкѣ, подъ зарифленными парусами; но въ ночъ на 7-е вѣтеръ сталъ стихать, почему развели пары и 8-го вошли въ каналъ. 10 августа вѣтеръ засвѣжѣлъ, такъ что фрегатъ, идя подъ парами по 1½ узла, не слушалъ руля, тогда зашли въ бухту Торбей, близъ маяка Старта. 12 августа вышли изъ бухты, встрѣтивъ въ морѣ свѣжій W. и вечеромъ бросили якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

Послѣ продолжительныхъ, постоянно свѣжѣвшихъ западныхъ вѣтровъ, прекращавшихъ по временамъ сообщеніе съ берегомъ и недозволявшихъ грузить уголь,—17 августа фрегатъ, при тихомъ W вѣтрѣ, снялся съ рейда подъ парами. Когда миновали Эдистонскій маякъ, вѣтеръ перешелъ къ SW, замѣтно свѣжѣя. На другой день, на меридіанѣ мыса Лизарда, за свѣжимъ вѣтромъ, прекратили пары и вступили подъ паруса.

20 августа, получивъ попутный вѣтеръ отъ N, шли имъ въ продолженіе 4 дней. Но когда обогнули С.-Винцентъ и вѣтеръ стихъ до штиля, то пошли подъ парами, а 25 августа стали на якорь на Кадикскомъ рейдѣ, гдѣ немедленно приступлено было къ погрузкѣ угля.

29 августа снялись съ якоря съ Кадикскаго рейда подъ парами и, на другой день выйдя въ Средиземное море, встрѣтили попутный вѣтеръ, почему прекратили пары. 31 августа вѣтеръ перешелъ къ SO и стихъ, такъ что фрегатъ развелъ пары. 7 сентября пришли на Лавалетскій рейдъ. Во весь переходъ имѣли

большею частію противные вѣтры и штили; два раза вступали подъ паруса и то не болѣе какъ на сутки.

11 сентября, утромъ, при O вѣтрѣ, снялись съ якоря съ Лавалетскаго рейда. 15 сентября ночью, имѣя умѣренный NNO вѣтеръ, вступили подъ паруса, подъ коими шли до полуночи 16 сентября. Оставалось до Бейрута 280 миль, когда вѣтеръ стихъ и фрегатъ вступилъ подъ пары. 17 сентября въ полдень пришли на Бейрутскій рейдъ, гдѣ застали фрегаты «Генералъ-Адмиралъ», «Илья Муромецъ» и шкуну «Туапсе».

Фрегатъ находился въ плаваніи со дня выхода изъ Кронштадта 42 дня и прошелъ 5300 миль.

23 октября, по сигналу начальника отряда, флигель-адъютанта Шестакова, фрегатъ снялся съ якоря, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Генералъ-Адмиралъ» при SW тихомъ вѣтрѣ, для слѣдованія въ Александрію за провизіею, и хотя во все время имѣлъ ходу отъ 6 до 7½ узловъ съ косыми парусами, но отставалъ отъ фрегата «Генералъ-Адмиралъ». 24-го, при S и W вѣтрахъ и сильной зыби, продолжалъ путь подъ парами. 25 октября бросилъ якорь на Александрійскомъ рейдѣ.

По истеченіи трехъ-недѣльнаго срока, расчитавшись съ консуломъ, ноября 15-го, фрегатъ снялся съ якоря подъ парами при NO вѣтрѣ. Въ теченіи всего перехода фрегатъ имѣлъ тотъ же противный вѣтеръ, которымъ и пришелъ въ полночь 17 ноября на Бейрутскій рейдъ. для принятія почты и команды съ фрегата «Генералъ-Адмиралъ», возвращающейся отъ Св. Гроба. Забравъ все что было нужно съ берега, фрегатъ 19 ноября снялся съ якоря подъ парусами, съ попутнымъ W вѣтромъ, коимъ на другой день, имѣя во все время хорошій ходъ, прибылъ въ заливъ Аіасъ; въ самую же бухту пришлось лавировать, повѣряя себя лотомъ.

По предписанію начальника отряда, 30 марта 1861 г., при противномъ W вѣтрѣ, снялся съ якоря съ Смирнскаго рейда; вскорѣ миновавъ узкость фарватера близъ о-ва Густонъ и встрѣтивъ попутный вѣтеръ отъ NO, вступилъ подъ паруса. На другой день вѣтеръ засвѣжѣлъ до того, что принудилъ взять у марселей 4 рифа. Того же числа вечеромъ фрегатъ сталъ на якорь въ бухтѣ о-ва Сира.

1 апрѣля фрегатъ, съ противнымъ NO, снялся съ якоря подъ парами и, миновавъ на вѣтрѣ восточную оконечность о-ва Сиры, вступилъ подъ паруса. Пришелъ на Пирейскій рейдъ 2 апрѣля. Съ стоявшаго на рейдѣ французскаго флагманскаго фрегата «Зинобія» привѣтствовали «Громобой» нашимъ народнымъ гимномъ: «Боже Царя храни»; на эту учтивость отвѣчали ему съ вантъ фрегата «Громобой» крикомъ: «Ура»!

8 мая, при самомъ тихомъ S вѣтрѣ, фрегатъ снялся съ якоря съ Пирейскаго рейда подъ парами, для слѣдованія въ Бейрутъ. Миновавъ параллель о-ва Георгія, получили вѣтеръ сперва SW, а потомъ OSO. Прекративъ пары, фрегатъ вступилъ подъ паруса, направясь между островами Мило и Кандіею.

9 мая, проходя проливомъ между островами Кассо и Кандіею къ O, увидѣли небольшой островокъ, отдѣляющіяся отъ о-ва Скарпанто къ S. Такъ какъ проходили его не ближе 10 миль, то капитанъ 1 ранга Папафидинъ не могъ утвердительно сказать отдѣльный ли это островъ, или только продолженіе оконечности о-ва Скарпанто. На картахъ же его не значится.

12 мая бросили якорь на Бейрутскомъ рейдѣ. 14 мая, при тихомъ W вѣтрѣ, снялись съ якоря подъ парами. для слѣдованія въ Яффу. По выходѣ съ рейда, прекратили пары, и вступили подъ паруса. 15 мая вѣтеръ началъ штилѣть; но чтобы дать возможность командѣ побывать въ Іерусалимѣ, не смотря на краткость даннаго времени, вступили подъ пары, миновавъ лишь Акру; къ 2 часамъ стали на якорь на Яффскомъ рейдѣ.

Во время-пяти дневной стоянки на Яффскомъ рейдѣ, былъ штиль съ постоянною зыбью съ моря. 20 мая, по возвращеніи офицеровъ и команды изъ Іерусалима, при тихомъ NW вѣтрѣ, фрегатъ снялся съ якоря для обратнаго слѣдованія въ Бейрутъ; но вскорѣ совершенно заштилѣло и зыбью стало прибивать фрегатъ къ берегу, почему вынуждены были развести пары. 21-го, при самомъ тихомъ вѣтрѣ, вступили подъ паруса; но вечеромъ снова заштилѣло; зыбью отъ NW стало тащить фрегатъ къ берегу, почему развели пары, подъ которыми пришли на Бейрутскій рейдъ въ 9 часовъ утра.

20 іюня фрегатъ снялся съ якоря, для крейсерства въ южныхъ портахъ Сиріи. Самые тихіе SW вѣтра и противныя теченія

задерживали фрегатъ. и зыбь отъ W прибивала къ берегу, такъ что 24 іюня вступили на $2^1/_2$ часа подъ пары, чтобы отойти отъ берега. Въ 5 часовъ вечера стали на якорь въ 1 мили отъ города Каифа, а на другой день перешли, подъ парами, на разстояніе отъ него 1 версты. 25 и 26-го чиселъ команду свозили на берегъ. 27-го, при снятіи съ якоря, при совершенномъ маловѣтріи и безъ малѣйшей зыби, лопнула на 15 саж. якорная цѣпь, которая и утонула. Вечеръ и другой день, 28 іюня, до полудня было употреблено, чтобы отыскать и достать якорь. Въ $5^1/_2$ часовъ, по поднятіи якоря, при тихомъ WNW, снялись съ якоря, а 29 числа бросили якорь на Пирейскомъ рейдѣ. 30 іюня снялись съ якоря и въ полдень бросили якорь на Сидонскомъ рейдѣ. 4 іюля бросили якорь на Бейрутскомъ рейдѣ.

Капитанъ 2 ранга Федоровскій, принявъ здѣсь въ свое командованіе фрегатъ «Громобой», по предписанію начальника эскадры, передалъ на фрегатъ «Илья Муромецъ» 85 человѣкъ и 8 человѣкъ на корветъ «Соколъ», а на фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» передалъ часть пороха, бомбъ, ядеръ, запасной парусины. и принявъ съ него и съ фрегата «Олегъ» нижнихъ чиновъ для отвоза въ Кронштадтъ, 23 іюля снялся съ якоря съ Бейрутскаго рейда, при самомъ тихомъ NW, подъ парами и направилъ курсъ въ Мальту.

Плаваніе сопровождалось большею частію тихими NW вѣтрами. при которыхъ наибольшій ходъ фрегата подъ парами доходилъ до $6^1/_2$ узловъ. 27 іюля NW вѣтеръ нѣсколько установился и тогда, для сбереженія топлива. вступили подъ паруса, подъ которыми лавировали до 30 іюля, когда стихнувшій вѣтеръ принудилъ идти подъ парами. 1 августа пришли въ Мальту на Лавалетскій рейдъ.

По приходѣ въ Лавалету, командиръ фрегата получилъ телеграфическую депешу о назначеніи фрегата въ составъ отряда контръ-адмирала Шестакова и потому, взявъ въ Мальтѣ уголь и провизію, 8 августа снялся съ якоря и отправился въ Бейрутъ.

По выходѣ въ море, въ теченіи 4 дней, вслѣдствіи сильныхъ жаровъ, въ командѣ появились припадки холерины, которые вскорѣ прекратились. Отойдя отъ Лавалетты двѣ мили подъ па-

рами, прекратили ихъ и имѣя тихіе перемѣнные вѣтры сперва отъ NW, а потомъ отъ O, продолжали путь подъ парусами до вечера 12 августа. Совершенный штиль принудилъ за тѣмъ идти подъ парами до вечера 13 числа. При начинавшемся въ это время WtN, прекратили пары и вступили подъ паруса. Съ 13 до 17 августа вѣтеръ продолжалъ дуть умѣренно отъ N. Теченіе оказывалось въ сутки отъ 10 до 15 миль къ OtS. Отъ Мальты до Бейрута подъ парами шли 130 миль,—19 часовъ; подъ парусами 955 миль—8 дней 8 часовъ.

Выйдя изъ бухты Аіасъ для слѣдованія въ Тулонъ, для исправленій, 5 октября, фрегатъ совершилъ переходъ до острова Монтекристо подъ парусами, на что при частыхъ штиляхъ и противныхъ вѣтрахъ потребовалось много времени. 15 октября получили весьма крѣпкій сирокко, вогнавшій фрегатъ въ 4 рифа и изорвавшій гротъ-марсель. Этотъ вѣтеръ развелъ большое волненіе, отъ котораго при качкѣ, ватервельсы начали отходить, ахтер-штевни и нѣкоторыя кницы дали движеніе. Попутный сирокко продолжался только 14 часовъ, послѣ чего наступило маловѣтріе. 18 октября подошли ко входу въ Мессинскій проливъ подъ всѣми парусами, но какъ вѣтеръ сталъ стихать, то развели пары. Въ это время вѣтеръ снова засвѣжѣлъ и фрегатъ, при 10 узлахъ ходу, быстро выбѣжалъ изъ пролива подъ парами и парусами. По выходѣ изъ пролива, прекратили пары. 23 октября находились въ виду о-ва Монтекристо, имѣя свѣжій вѣтеръ отъ WSW. Чтобы обогнуть этотъ островъ, снова развели пары. Не смотря однакожъ на паруса и пары, WSW, превратившійся въ штормъ, отнесъ фрегатъ на 30 миль къ SSO. При наступившемъ на другой день штилѣ, прошли отъ о-ва Монтекристо до мыса Корсо подъ парами, откуда направили куръ подъ парусами въ Виллафранку, за 70 миль отъ котораго, при наступившемъ штилѣ, развели пары и пришли на рейдъ 26 октября. Сдавъ здѣсь больныхъ, въ тотъ же день снялись съ якоря и подъ парами пришли на Тулонскій рейдъ 27 октября. Во весь переходъ фрегатомъ сдѣлано въ $21^1/_2$ день 1530 миль подъ парусами и 260 миль подъ парами.

2 декабря фрегатъ былъ введенъ въ докъ, для осмотра ахтершпевня и 15 декабря былъ выведенъ изъ дока. Кромѣ исправ-

леній въ корпусѣ судна оказалась необходимость перемѣнить фокъ-мачту, потому что она найдена гнилою.

Согласно предписанія начальника эскадры Средиземнаго моря, 21 марта 1862 г. фрегатъ вышелъ изъ Тулона для слѣдованія въ Кронштадтъ. Съ рейда фрегатъ вышелъ подъ парами, но въ морѣ, получивъ тихій NW, прекратили пары. Къ вечеру 22 марта задулъ крѣпкій N, продолжавшійся до разсвѣта 23 марта. Островъ Ивицу фрегатъ прошелъ подъ парами, по причинѣ штиля; пары разведены были въ полночь 24 марта, а прекращены къ разсвѣту того же дня. Утромъ 27 марта фрегатъ пришелъ благополучно на Гибралтарскій рейдъ. 28 марта, пополнивъ запасъ угля, оставили Гибралтаръ и направили путь къ Кадиксу, на рейдѣ котораго бросили якорь 29 марта въ полдень. 4 апрѣля вышли изъ Кадикса подъ парами. Отойдя отъ Кадикса на 12 миль и получивъ ONO, прекратили пары. Пройдя мысъ С.-Винцентъ встрѣтили большую зыбь отъ N и свѣжій NO, вогнавшій фрегатъ въ 3 рифа. Крѣпкій вѣтеръ и зыбь продолжалась до разсвѣта 6 апрѣля, послѣ того вѣтеръ началъ переходить къ NW и взяли курсъ въ Лисабонъ. Причина, заставлявшая заходить часто въ порты, была—опасеніе на счетъ рѣзкаго перехода отъ теплыхъ погодъ Средиземнаго моря къ сырымъ, холоднымъ погодамъ, тѣмъ болѣе, что на фрегатѣ были слабые больные съ фрегата «Генералъ-Адмиралъ». На Лисабонскій рейдъ прибыли 7 апрѣля. 18 апрѣля оставили Лисабонъ, а 26-го, съ разсвѣтомъ, бросили якорь на Портсмутскомъ рейдѣ.

10 мая фрегатъ снялся съ якоря подъ парусами, для слѣдованія въ Киль. По выходѣ изъ канала встрѣтили туманъ съ дождемъ, при которомъ прошли Галоперъ, не видавъ его. Переходъ Нѣмецкимъ моремъ сопровождался хорошею погодою и попутными вѣтрами. На разсвѣтѣ 15 мая, подойдя къ Тринделену, получили SW съ пасмурностію, почему развели пары, подъ которыми благополучно прибыли въ Киль 16 мая.

23 мая фрегатъ вышелъ изъ Кильской бухты, подъ парами; въ морѣ же вступилъ подъ паруса, при W свѣжемъ вѣтрѣ.

24 мая вѣтеръ перешелъ сперва къ SW, потомъ къ SO, а 25-го къ S и наконецъ къ SW, при которомъ 29 мая прибыли на Кронштадтскій рейдъ.

c) *Фрегатъ «Олегъ».*

Фрегатъ «Олегъ», подъ командою капитана 2 ранга Андреева, получивъ приказаніе слѣдовать въ Средиземное море и ожидать въ Тулонѣ дальнѣйшихъ приказаній, снялся съ якоря съ Кронштадтскаго рейда 18 октября 1860 г., и прибылъ въ Киль 22 октября. Ходъ фрегата, въ теченіи всего плаванія, измѣнялся между $9^1/_2$ и $10^1/_2$ узлами и во все время подъ парами имѣли только отъ 7 до 10 фунтовъ пару, по неопытности кочегаровъ.

Въ Килѣ приняли уголь, по 15 коп. за пудъ. 27 октября фрегатъ оставилъ Кильскую бухту при умѣренномъ О вѣтрѣ, подъ парами. Съ наступленіемъ ночи, стали на якорь около сѣверной оконечности острова Лангеланда. По утру 29-го обогнули Скагенъ. Вѣтеръ былъ попутный, но значительно стихъ. Къ ночи вѣтеръ засвѣжѣлъ и зашелъ до 7-ми румбовъ отъ курса. Фрегатъ же, подъ марселями и парами, шелъ по 10 и 11 узловъ. Въ 550 миляхъ отъ Плимута, прекратили пары и вступили подъ паруса. Но дувшій въ теченіи 30 числа рифъ марсельный SO, стихъ послѣ полуночи и къ утру 31-го зашелъ такъ, что фрегатъ не могъ идти по румбу. Нужно было прибѣгнуть къ помощи машины. Каналъ былъ близко, но въ туманѣ шли ощупью. 2 ноября прошли Галоперскій маякъ; но тутъ наступила самая безпокойная ночь. Вѣтеръ засвѣжѣлъ жестокій отъ W съ дождемъ; кругомъ не было видно ни зги; фрегатъ шелъ по $1^1/_2$ узла, но его болѣе валило въ сторону. 4-саженныя банки противъ устья р. Темзы были близки. Немедленно развели пары во всѣхъ котлахъ. 3 ноября, когда огибали мысъ южнаго Форландскаго маяка, фрегатъ шелъ по $3^1/_2$ узла. Тогда рѣшились спуститься въ Доунсы, переждать тамъ перемѣны вѣтра и запастись углемъ въ Дилѣ, но въ этомъ городѣ угля не оказалось; на фрегатѣ же его осталось только на 22 часа; между тѣмъ WSW не стихалъ. Ширнессъ былъ ближайшій подвѣтренный портъ, въ которомъ можно было добыть угля и потому, 5 ноября, пошли въ Ширнессъ и черезъ 5 часовъ стали тамъ на якорь. Начальникъ порта предложилъ взять уголь изъ адмиралтейскихъ складовъ.

7 ноября начали погрузку его и 9-го приняли на фрегатъ 370 тон. прекраснаго валійскаго угля, по 4 р. 70 к. за тоннъ. Окончивъ нагрузку, затопили печи; но только что началъ образовываться паръ, лопнула чугунная коробка, вмѣщающая предохранительный клапанъ передняго лѣваго котла, и все машинное отдѣленіе наполнилось паромъ. Пришлось отливать коробку вновь. Заводъ Модслея немедленно приступилъ къ этой работѣ, и фрегатъ оставилъ Ширнессъ 11 ноября, а черезъ 28 часовъ положилъ якорь за Плимутскимъ брикватеромъ.

15 ноября доставлена была изъ Лондона на фрегатъ новая коробка и присланы мастеровые для пригонки ея.

20 ноября, какъ только работы по пригонкѣ предохранительнаго клапана были окончены, фрегатъ оставилъ Плимутъ, подъ парами и триселями. Обогнувъ мысъ Лизардъ, спустились на 2 румба. SW зыбь между тѣмъ увеличивалась и фрегатъ началъ претерпѣвать удары въ носъ. Ночью огромная волна переломила утлегарь и вдвинутый вдоль его бомъ-утлегарь. До полдня слѣдующаго дня были заняты очищеніемъ фрегата отъ обломковъ. Вѣтеръ между тѣмъ отошелъ къ О, такъ что послѣ полдня прекратили пары и пошли подъ марселями въ 2 рифа и нижними парусами.

23 ноября, когда фрегатъ отошелъ только 360 миль отъ Плимута, задулъ крѣпкій SW, принудившій взять у марселей всѣ рифы и потомъ измѣнявшійся въ своемъ направленіи на 3 и 4 румба, такъ невыгодно для фрегата, что съ 23 по 29-е нисколько не подвинулись впередъ.

24-го фрегатъ потерялъ рабочій катеръ, висѣвшій на лѣвыхъ боканцахъ. Въ теченіи всей ночи съ 23 на 24-е жестокіе шквалы слѣдовали одинъ за другимъ; фокъ-стаксель изорвало. Въ 5 часу утра совершенно заштилѣло; фрегатъ пересталъ слушать руля и неловко встрѣченная имъ волна ударила въ катеръ и разбила его.

Слѣдующіе дни до 29-го фрегатъ поворачивалъ съ одного галса на другой. Наконецъ 29-го заштилѣло; развели пары и къ вечеру 2 декабря пробѣжали 700 миль. Сдѣлавшійся за тѣмъ ровный N, позволилъ вступить подъ паруса и идти до утра 3-го, когда опять заштилѣло, почему заставили снова дѣйствовать машину. Подъ парами къ закату солнца пробѣжали мимо Гибралтара. Когда фрегатъ прошелъ проливъ, показалась крупная зыбь

отъ О, и вслѣдъ за тѣмъ получили свѣжій О вѣтеръ, который къ полночи стихъ, но фрегатъ имѣлъ по 6 и 7 узловъ. Дальнѣйшее плаваніе до Тулона было совершено частію подъ парами, частію подъ парусами. Съ 4 по 8-е было пройдено 720 миль и въ этотъ промежутокъ времени фрегатъ штилѣвалъ одну ночь. Въ 10 часовъ утра 8-го фрегатъ сталъ на якорь на Тулонскомъ рейдѣ.

Вслѣдствіе полученной 9 января 1861 г. телеграфической депеши изъ С.-Петербурга, фрегатъ 10 января снялся съ Тулонскаго рейда и отправился въ Виллафранку, куда и прибылъ въ тотъ же день. Вѣтеръ, встрѣченный фрегатомъ при выходѣ въ море, былъ легкій противный, почему и шли подъ парами. Продолжавшаяся одинъ мѣсяцъ стоянка фрегата на Тулонскомъ рейдѣ употреблена была на внутреннее его устройство, размѣщеніе всѣхъ запасовъ и поправку въ такелажѣ и рангоутѣ.

Получивъ предписаніе Инспекторскаго Департамента отправиться въ Смирну, фрегатъ 9 марта, снимаясь съ фертоинга, поднялъ даглистовый якорь безъ веретена и лапъ.

Вечеромъ того же числа, послѣ кратковременнаго затишья, налетѣлъ жестокій шквалъ отъ WSW; фрегатъ подрейфовало, хотя запасный якорь съ лѣвой стороны былъ отданъ немедленно; но фрегатъ, прежде чѣмъ задержался на немъ, сталъ кормою на мель. Вѣтеръ продолжалъ дуть отъ WSW очень крѣпко и черезъ нѣсколько минутъ послѣ перваго удара кормы о грунтъ, даглистовый якорь нѣсколько сдалъ и фрегатъ поставило бокомъ къ вѣтру. Правая цѣпь была слабѣе лѣвой, носъ удерживался только на даглистѣ. Начиная отъ бизань-русленей къ кормѣ глубина была отъ 4 до 3 саж., грунтъ крупный песокъ съ ракушкою; впередъ отъ этого мѣста было 5 и 6 саж. глубины. Удары о грунтъ не были очень сильны, но вода начала быстро прибывать съ кормы.

Около 3 час. пополуночи вѣтеръ началъ стихать и переходить къ WNW, а вслѣдъ за тѣмъ фрегатъ сталъ по вѣтру, заворотившись кормою на глубину 4 саженъ. Такъ какъ пары были готовы, то стали поднимать якоря, держа съ помощію машины, фрегатъ противъ вѣтра, постепенно стихавшаго. Пока выверты-

вали якоря, фрегатъ еще нѣсколько разъ сильно ударился о грунтъ.

Штокъ даглистоваго якоря перепутался съ цѣпью плехта и очистка якорей потребовала около двухъ часовъ времени, такъ что только въ 5 часовъ утра фрегатъ могъ отойти на приличную глубину. Плехтъ оказался безъ одной лапы, переломившейся, безъ сомнѣнія, во время перваго порыва, бросившаго фрегатъ на берегъ.

Прибыль воды съ кормы простиралась до 13 дюйм. въ часъ и при дѣйствіи 5 ручныхъ помпъ, поудерживалась на горизонтѣ 9 и 16 дюйм.; ни по срединѣ, ни далѣе впередъ течи не было замѣтно. Посланный для осмотра водолазъ нашелъ, что оторванъ фалшкиль и даже часть киля въ кормовой части.

11 марта фрегатъ перешелъ въ Тулонъ, гдѣ 3 апрѣля вошелъ въ докъ. 28 апрѣля фрегатъ былъ выведенъ изъ дока. Плотничныя работы были окончены еще 16 апрѣля, конопатка и обшивка мѣдью заняла 5 дней; но мѣдныя планки, соединяющія ахтерштевень, вышли изъ отливки 25 апрѣля. 27-го всѣ работы въ подводной части были окончены и на слѣдующій день вывели «Олегъ» изъ дока. Послѣ чего немедленно приступили къ погрузкѣ снятыхъ съ фрегата тяжестей.

6 мая фрегатъ оставилъ Тулонъ, снявшись съ якоря подъ парусами. Не имѣя приказанія спѣшить плаваніемъ, онъ совершилъ переходъ въ Пирей подъ парусами съ тихими, большею частію попутными вѣтрами. 8 мая фрегатъ подошелъ къ S оконечности о-ва Сардиніи и встрѣтилъ здѣсь свѣжій O, усилившійся въ ночь съ 8 на 9 мая до того, что принуждены были взять у марселей 3 рифа. Вылавировывалъ фрегатъ не болѣе 10 миль въ сутки, имѣя ходъ въ бейдевиндъ, при волненіи, до 6 узловъ, и 13 мая прошелъ SO оконечность острова Сардиніи—мысъ Карбонаръ. Тутъ вѣтеръ измѣнился къ N и фрегатъ быстро подбѣжалъ на видъ Мальты, около которой проштилѣвали все 15 мая. Получивъ утромъ 16 числа ровный тихій W, 19-го прошли съ этимъ вѣтромъ Матапанъ; но съ заходомъ солнца, когда фрегатъ находился въ узкомъ проливѣ между островами Серви и Цериго, вѣтеръ совершенно стихъ и здѣсь провели почти цѣлыя сутки, едва двигаясь при находившихъ по временамъ полоскахъ вѣтра. Слѣдо-

вавшіе за тѣмъ дни, до 23-го, фрегатъ весьма медленно подвигался впередъ, съ безпрестанно измѣнявшимся вѣтромъ въ направленіи и силѣ; ночью же настало совершенное безвѣтріе часовъ на восемь. Подойдя къ о-ву Св. Георгія, отъ котораго оставалось 30 миль до Пирея, 23-го развели пары и въ 6 часовъ вечера бросили якорь на Пирейскомъ рейдѣ. Здѣсь получено было предписаніе начальника эскадры слѣдовать въ Бейрутъ.

Выйдя изъ Пирея утромъ 25 мая, фрегатъ имѣлъ до полудня 26-го штиль и противное маловѣтріе, почему и шелъ все это время подъ парами, въ 3 котлахъ по 8, $8^1/_2$ узловъ.

Миновавъ восточную оконечность Кандіи, прекратили пары, при начинавшемся легкомъ вѣтрѣ отъ NW. Вскорѣ по вступленіи подъ паруса, вѣтеръ установился отъ WNW и фрегатъ, имѣя лиселя съ обѣихъ сторонъ, побѣжалъ по 8 узловъ; но къ ночи вѣтеръ, продолжая дуть по прежнему направленію, нѣсколько стихъ. Такъ шли двое сутокъ. Ночь съ 28-го на 29-е зашитлѣли, въ 40 миляхъ отъ Бейрута, почему и развели пары, подъ которыми въ полдень 29 мая прибыли на Бейрутскій рейдъ.

8 августа 1861 г., фрегатъ «Олегъ» снялся съ якоря и пошелъ въ Яффу, подъ парами. Поставленные послѣ полдня 9-го, при отошедшемъ нѣсколько къ W и усилившемся вѣтрѣ, трисели и стаксели увеличили ходъ на $^1/_2$ узла и въ исходѣ 3 часа пополудни фрегатъ остановился на якорѣ противъ Яффы. Здѣсь перевезли на берегъ отпущенныхъ въ Іерусалимъ офицеровъ и 200 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Сильное теченіе не позволяло фрегату стоять по вѣтру и онъ подвергался большой качкѣ, почему въ $6^1/_2$ часовъ пополудни снялись съ якоря подъ парами, и вступили подъ паруса въ 4 миляхъ отъ берега.

Вечеромъ 10-го фрегатъ приблизился къ Акрской бухтѣ и съ разсвѣтомъ 11-го, при ровномъ W вѣтрѣ, вошли въ бухту и стали на якорь у Кайфы. Налившись здѣсь водою, на другой день снялись съ якоря подъ парусами, при тихомъ вѣтрѣ отъ W, и въ полдень 13-го стали на якорь противъ Яффы. Къ вечеру 14-го возвратилась на фрегатъ команда, отпущенная въ Іерусалимъ и 15-го вышли подъ парусами изъ Яффы. Тихій S, при которомъ снялся фрегатъ съ якоря, дулъ не долго, и послѣ кратковременнаго штиля, измѣнился въ WNW. Ночью съ 15-го на 16-е онъ

дулъ съ сильными порывами, а утромъ 16-го, уравнявшись и засвѣжѣвъ, дозволилъ фрегату быстро подбѣжать къ Бейрутскому рейду, на которомъ въ 1 часъ пополудни и бросили якорь.

Разставшись съ эскадрою 7 октября, фрегатъ, по распоряженію адмирала, пошелъ въ Пирей. Вѣтеръ былъ очень тихъ, и потому только утромъ 8-го числа подошли къ О-й оконечности Кипра. Здѣсь развели пары. Получивъ 9-го свѣжій W, прекратили пары и начали лавировать къ острову Родосу. Съ этого времени, до самаго Пирея, имѣли свѣжіе противные вѣтры, за исключеніемъ ночи съ 11-го на 12-е число, проведенной во встрѣчѣ шкваловъ, налетавшихъ съ разныхъ сторонъ. 13-го подошли къ острову Мило. Здѣсь дувшій до того NNO почти совсѣмъ стихъ и зашелъ къ N. Поэтому развели пары. До 8 часовъ вечера фрегатъ быстро бѣжалъ впередъ, но къ этому времени задулъ вѣтеръ отъ NO и ходъ фрегата былъ не болѣе 4 узловъ; впрочемъ не долго, такъ какъ утромъ зашли за берегъ Аттики и въ 11 часу пополуночи 14-го подошли ко входу въ Пирейскую бухту. Найдя ее занятою многими судами, бросили якорь въ проливѣ между островомъ Колури и аоинскимъ материкомъ, за небольшимъ островомъ Пситали, въ $2^1/_2$ миляхъ отъ Пирея.

29 декабря фрегатъ отправился въ Смирну. Штиль до мыса Колонъ, потомъ маловѣтріе между N и O въ проливѣ Зія, и наконецъ, тихій противный вѣтеръ заставилъ фрегатъ идти подъ парами до пролива Дора. Миновавъ же мысъ Дора, прекратили пары и начали лавировать къ NO; ночью вѣтеръ отошелъ къ N и дозволилъ подняться на требуемый румбъ, такъ что къ разсвѣту 30 декабря фрегатъ приблизился къ южной оконечности острова Тара и проштилѣваль здѣсь около 3 часовъ. Вслѣдъ затѣмъ, при задувшемъ ровномъ W. миновали проходъ между островами Тара и Хіосъ. Подходя къ Смирнскому рейду. развели пары и 31 декабря стали на якорь.

9 февраля 1861 г. фрегатъ оставилъ Смирнскій рейдъ, для того чтобы идти на соединеніе съ эскадрою. Былъ штиль и фрегатъ шелъ подъ парами до острова Длиннаго, гдѣ получили вѣтеръ отъ N; прекратили пары и начали лавировать къ выходу изъ залива. По выходѣ изъ залива, при отошедшемъ вѣтрѣ къ O, легли въ бакштагъ. Миновавъ проливъ Зія и подходя къ мысу Колонъ, привели

въ бейдевиндъ и легли на середину острова Эгины. Приблизясь къ Пирею на 15 миль, развели пары и 10 февраля стали на якорь на Пирейскомъ рейдѣ.

По распоряженію нашего посланника, фрегатъ простоялъ здѣсь 7 дней и 17 февраля вышелъ въ море, имѣя тихій вѣтеръ отъ NNW. Пройдя мысъ Ѳемистоклъ, вступили подъ паруса; но черезъ полчаса вѣтеръ совершенно стихъ и потому снова вступили подъ пары. 19-го приблизились къ острову Церито, гдѣ получивъ свѣжій SO, бѣжали по 11 и 12 узловъ до утра 20-го. За тѣмъ вѣтеръ сталъ заходить и 21-то числа шли уже въ бейдевиндъ, 3 румбами правѣе желаемаго курса. Борьба съ противными вѣтрами продолжалась до 28-го числа. Теченіемъ относило фрегатъ каждый день 12 и 15 миль къ S и SO, и только 28 февраля пришли на видъ острова Пантелларія, около котораго штилѣвали 12 часовъ. Отсюда въ сутки съ 1 по 2 марта перешли, при хорошемъ O, къ Сардиніи и выйдя по западную сторону острова, снова въ продолженіе 4 дней почти не двигались впередъ. Съ вечера 6 марта задулъ SO, съ которымъ 7-го прибыли въ Виллафранку, не разводя паровъ и 11-го, по приказанію адмирала, перешли въ Тулонъ, конвоируя фрегатъ «Ослябя».

20 марта, получивъ предписаніе начальника эскадры слѣдовать въ Кронштадтъ, фрегатъ 21-го вышелъ изъ Тулона и въ 2 часа пополудни, при сдѣлавшемся тихомъ NW вѣтрѣ, вступилъ подъ паруса. 22-го вѣтеръ перешелъ къ NNO и засвѣжѣлъ. Съ 24 по 28-е число, т. е. по день прибытія фрегата въ Гибралтаръ, днемъ дулъ тихій вѣтеръ между ONO и OSO, а ночью совсѣмъ стихалъ. Въ 40 миляхъ отъ Гибралтара развели пары и 28-го бросили якорь на рейдѣ.

31 марта фрегатъ вышелъ съ рейда подъ парами, при штилѣ. Встрѣченные въ проливѣ SW и сильное теченіе замедлили плаваніе; послѣ же полудня вѣтеръ нѣсколько отошелъ къ S и потому, не доходя Трафалгарскаго мыса, вступили подъ паруса. Съ тихими вѣтрами между S и W подошелъ фрегатъ 2 апрѣля на видъ мыса С.-Винцента. Получивъ здѣсь свѣжій вѣтеръ отъ NNO, лежали въ бейдевиндъ къ NW до 7 апрѣля. Когда фрегатъ достигъ широты 40° 40′ и долготы 15° 48′ W, вѣтеръ стихъ и потомъ задулъ отъ SW, который и привелъ фрегатъ къ ост-

рову Вайту, гдѣ, противъ города Райда стали на якорь 11 апрѣля.

14 мая фрегатъ прибылъ въ Киль, на 10-й день по уходѣ съ Райдскаго рейда. Снявшись оттуда съ якоря 5 мая, при штилѣ, прошли Англійскій каналъ подъ парами. Около Галоперскаго маяка, при задувшемъ легкомъ NNO, прекратили пары. Ночью снова заштилѣло; потомъ 7 и 8 мая было маловѣтріе и наконецъ 9-го задулъ ровный SSW, введшій фрегатъ въ Категатъ 11 мая. За Скагеномъ вѣтеръ этотъ былъ гораздо свѣжѣе, чѣмъ въ морѣ. Шквалы налетали каждые полчаса. Фрегатъ держался подъ марселями въ 2 рифа. Передъ вечеромъ вѣтеръ стихъ и зашелъ болѣе къ S. Подходя къ о-ву Ангольту вступили подъ пары. При совсѣмъ стихшемъ вѣтрѣ и туманѣ 12 мая, почти ощупью, добрались до входа въ Большой Бельтъ и стали на якорь въ бухтѣ за мысомъ Рефнесъ.

На слѣдующее утро туманъ прочистился и фрегатъ снялся съ якоря подъ парами, при совершенномъ штилѣ. 13 мая, въ 11-ть часовъ вечера, подошли къ Кильской бухтѣ и во входѣ въ нея простояли на якорѣ до разсвѣта, а утромъ 14 перешли на рейдъ противъ города.

Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля и провизіи, отправились въ Кронштадтъ, куда и прибыли 26 мая.

30.

Эскадра контръ-адмирала Попова (*).

(Корв. «Рында», «Новикъ» и клип. «Пластунъ»).

По предписанію Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства, на имя командира Сибирской флотиліи, должны были въ 1859 г. три судна изъ отряда контръ-адмирала Кузнецова отправиться обратно въ Россію. По распоряженію генералъ-губернатора Восточной Сибири, были назначены для отправленія корветы: «Рында», «Новикъ» и клиперъ «Пластунъ». Корветъ

(*) Обратное плаваніе въ Балтику.

«Рында», подъ командою капитанъ-лейтенанта Адреева, хотя и не принадлежалъ къ отряду контръ-адмирала Кузнецова, но былъ назначенъ потому, что о корветѣ «Бояринъ», въ теченіи 10 недѣль, генералъ губернаторъ не имѣлъ никакихъ извѣстей, а на корветѣ «Воевода» были повреждены котлы.

Корветъ «Новикъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Федоровскаго и клиперъ «Пластунъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Мацкевича, по полученіи этого назначенія, были оставлены флигель-адъютантомъ Поповымъ въ Хакодате, ожидать его возвращенія съ «Рындою» изъ де-Кастри, куда «Рында» отправилась для доставки изъ Николаевска матеріаловъ и провизіи, для всѣхъ судовъ этого отряда.

Офицеры на «Рындѣ» были оставлены тѣ же, такъ какъ всѣ офицеры перваго отряда, желавшіе возвратиться въ Кронштадтъ моремъ, поступили на «Новикъ» и «Пластунъ». Относительно нижнихъ чиновъ поступлено точно такъ же. Всѣ гардемарины и юнкера, за исключеніемъ юнкера Василисина, поступившаго на «Аскольдъ», назначены на отрядъ.

Провизіею отрядъ былъ снабженъ: солониною на $5^1/_2$ мѣсяцевъ масломъ на 8 мѣсяцевъ, а остальнымъ на $4^1/_2$ мѣсяца.

9 октября 1859 года, флигель-адъютантъ Поповъ вышелъ на корветѣ «Рында» изъ де-Кастри. На переходѣ до Хакодате, встрѣтили въ Татарскомъ проливѣ тихій NW, со снѣгомъ, и весьма крѣпкій SW, черезъ что не могли прибыть въ Хакодате ранѣе 19 октября. На другой день выхода въ море, съ гротовыхъ стень-вантъ упалъ на палубу матросъ Синицкій и переломилъ ногу. Впрочемъ паденіе это не оставило послѣдствій на его здоровьѣ.

На Хакодатскомъ рейдѣ корветъ «Новикъ» и клиперъ «Пластунъ» были совершенно готовы къ предстоявшему плаванію; клиперъ съ реями на гротъ-мачтѣ и укороченною на 8 футъ бизань-мачтою. Флигель-адъютантъ Поповъ предписалъ клиперу идти въ бухту Св. Ольги, а для соединенія съ нимъ назначилъ рандеву Сандвичевы острова. Самъ же снялся съ якоря съ остальными судами 25 октября и пошелъ въ С.-Франциско, имѣя свой брейдъ-вымпелъ на «Новикѣ».

Переходъ до С.-Франциско сдѣлали въ 36 дней. Первые 12

сутокъ плаванія сопровождались почти безпрерывными W штормами, съ огромнымъ волненіемъ. Съ ними пробѣжали половину разстоянія, но съ новою луною благопріятныя обстоятельства перемѣнились. 9 ноября выдержали штормъ отъ NO, и потомъ, до прихода въ С.-Франциско, т. е. до 30 ноября, имѣли постоянно умѣренные SO вѣтра, сопровождаемые дождемъ или густымъ туманомъ. На этомъ переходѣ совсѣмъ не употребляли угля, потому что уголь, доставленный на отрядъ въ Хакодате, оказался совершенно негоднымъ и не подымалъ паровъ въ котлахъ, что́ и вынудило продать его въ С.-Франциско за безцѣнокъ, и именно по 5 доллар. за тоннъ, т. е. съ потерею двухъ долларовъ его стоимости въ Японіи.

Въ С.-Франциско русскіе встрѣтили особенное вниманіе и предупредительность. По словамъ консула, здѣсь ничего подобнаго никогда не оказывалось офицерамъ другихъ націй.

Корветы «Рында» и «Новикъ» оставили С.-Франциско 19 декабря, а прибыли въ Гонолулу 4 января, что́, судя по времени года, можетъ служить хорошею рекомендаціею для корветовъ. Въ С.-Франциско начальнику отряда многіе моряки совѣтовали стараться дѣлать долготу, потому что въ зимнее время года NO тоже переходитъ далеко къ югу и на этомъ пути можно совсѣмъ не найти его. Располагая курсами, согласно этому совѣту, корветы сдѣлали тысячу миль прежде, чѣмъ получили пасатъ. Войдя въ Архипелагъ Сандвичевыхъ острововъ, штилевали цѣлыя сутки. Такъ какъ въ С.-Франциско уголь обошелся по $30^2/_3$ доллар. за тоннъ, то начальникъ отряда не рѣшался жечь его, тѣмъ болѣе, что не надѣялся найти его въ Гонолулу.

Между тѣмъ клиперъ «Пластунъ», по распоряженію начальника отряда, 21 октября 1858 г. отправился изъ Хакодате въ заливъ Св. Ольги и по окончаніи порученія, благополучно возвратился 28 октября въ Хакодате, откуда 3 ноября снялся съ якоря. Въ Сангарскомъ проливѣ встрѣтилъ крѣпкій ONO, противу котораго машина не могла дѣйствовать при 35 ф. пару, а потому клиперъ возвратился въ Хакодате и сталъ на якорь на наружномъ рейдѣ. Къ полдню вѣтеръ перешелъ въ SO четверть и продолжалъ дуть съ тою же силою и порывами; но въ 4 часа стихъ и перешелъ къ N. Утромъ, при ровномъ WtS, снялись съ якоря

и взяли курсъ къ выходу въ Тихій океанъ. Въ океанѣ, пользуясь довольно свѣжимъ WNW, шли по 9 и 10 узловъ. 18 ноября, вѣтеръ перешелъ къ SO, что̀ очень замедлило плаваніе, и только 28 ноября пришли на меридіанъ Сандвичевыхъ острововъ. Послѣ того S и SW вѣтеръ дулъ или очень тихо, или заставлялъ оставаться подъ зарифленными триселями; это продолжалось до вечера 11 декабря, когда вѣтеръ перешелъ къ N и потомъ къ NNO,— тогда клиперъ началъ подвигаться значительно впередъ. 14 декабря бросили якорь въ 3 миляхъ отъ входа на рейдъ Гонолулу, а къ разсвѣту перешли, подъ парами, на внутренній его рейдъ, гдѣ и соединились съ отрядомъ

Въ Гонолулу, по болѣзни капитанъ-лейтенанта Мацкевича, въ командованіе клипером̀ъ «Пластунъ» вступилъ лейтенантъ баронъ Дистерло, а к.-л. Мацкевичъ отправился, черезъ С.-Франциско, въ Европу.

Оставивъ Гонолулу 10 января 1860 г., отрядъ слѣдовалъ къ острову Отаити, куда и прибылъ 31 числа января. Выйдя изъ бухты подъ парами, тотчасъ же погасили огонь въ печахъ и проштилѣвали въ виду Архипелага трое сутокъ. 15 января, получивъ NO пасатъ, пошли въ полный бейдевиндъ. 29-го открылся островъ Лазарева; 30-го увидѣли островъ Отаити, а на другой день, подъ парами, вошли въ бухту. 10 февраля перешли къ острову Эмео, и ночью съ 14 на 15-е число, начальникъ отряда перенесъ свой брейдъ-вымпелъ на клиперъ и со всѣмъ отрядомъ оставилъ Архипелагъ Товарищества, направясь въ Атлантическій океанъ, не кругомъ Горна, а Магеллановымъ проливомъ, такъ какъ плаваніе послѣднимъ, по мнѣнію флигель-адъютанта Попова, могло принести болѣе пользы и болѣе удовольствія, чѣмъ путь вокругъ перваго. 15 марта вбѣжали въ проливъ съ W штормомъ и положили якорь въ бухтѣ Мерси. Дурныя погоды и рубка дровъ, для машинъ, и лѣсу на разныя судовыя надобности, продержали отрядъ въ проливѣ двѣ недѣли. Вступивъ въ Атлантическій океанъ 30 марта, быстро начали подвигаться къ сѣверу; но открывшееся движеніе задняго ахтерштевня на клиперѣ, происшедшее отъ разслабленія киля, поврежденнаго въ бухтѣ Св. Владиміра, когда онъ приткнулся на неизвѣстный тогда камень,—было причиною, что отрядъ направился въ ближайшій

портъ — Монтевидео, чтобы килевать клиперъ. По прибытіи въ Ла-Плату, брейдъ вымпелъ былъ опять перенесенъ на «Рынду».

Неблагопріятныя погоды и необходимость вынуть изъ клипера «Пластунъ» не только всю машину, но и котлы, замедлили килевку и исправленіе нижней части его до 6 мая. Флигель-адъютантъ Поповъ, чтобы не увеличивать расходовъ на содержаніе судовъ, рѣшился оставить клиперъ и отправиться, 6 мая, съ корветами на островъ Св. Елены; клиперу же предписано было окончивъ всѣ свои исправленія, слѣдовать прямо въ Европу. Рѣшившись оставить клиперъ въ Монтевидео, послѣ килевки, въ растрепанномъ видѣ, начальникъ отряда освободилъ лейтенанта барона Дистерло отъ всякой по этому случаю отвѣтственности и оставилъ тамъ капитанъ-лейтенанта Андреева, въ полномъ распоряженіи котораго и приказалъ находится барону Дистерло съ порученнымъ ему клипером; корветъ же «Рында» былъ порученъ, на время отсутствія г. Андреева, старшему офицеру лейтенанту Новосильскому.

По окончаніи исправленія поврежденной части киля и укрѣпленія задняго ахтерштевня на клиперѣ «Пластунъ», 11 мая приступили къ установкѣ котловъ. Къ 27 мая машина была готова, а 29-го окончены всѣ остальныя работы.

Между тѣмъ, корветы, по выходѣ 8 мая изъ Монтевидео, имѣли большіе паруса. Но чрезъ недѣлю у «Новика» треснула фокъ-мачта. Потерявъ 14 часовъ, въ ожиданіи крѣпленія ея шкалами и отпустивъ его на островъ Св. Екатерины, для перемѣны мачты,— начальникъ отряда, на «Рындѣ», 2 іюня, прибылъ къ острову Св. Елены.

Оставивъ островъ Св. Елены 7 іюня, флигель-адъютантъ Поповъ не хотѣлъ миновать островъ Вознесенія. Тихій пасатъ довелъ корветъ къ нему только 12-го числа. Взявъ здѣсь нѣсколько угля, 13-го числа оставили этотъ островъ; пересѣкли экваторъ въ долготѣ 25° 12′ и имѣли штили только на нѣсколько часовъ. Получивъ сѣверный пасатъ, имѣли NO до широты 41°; 19-го іюня вошли въ каналъ. Передъ закатомъ солнца увидѣли Эдистонскій маякъ. Въ 11 часовъ взяли лоцмана, а послѣ полуночи положили якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

Клиперъ «Пластунъ» 31 мая оставивъ Монтевидео, 1 іюня выбѣжалъ въ океанъ. Вскорѣ по отходѣ изъ Ла Платы, его подхватилъ крѣпкій W, дувшій порывами. Клиперъ несъ всѣ паруса и по временамъ имѣлъ ходу до $11^1/_2$ узловъ. Курсъ взялъ вдоль берега южной Америки, уклоняясь нѣсколько къ О отъ него. и дѣлая по 230 миль.

Такъ шли до 5 іюня; въ этотъ же день вѣтеръ перешелъ къ S и дулъ тихо. 7-го получили свѣжій NO съ дождемъ. До вечера клиперъ продолжалъ нести всѣ паруса и хорошо подавался къ OSO, но съ приближеніемъ ночи вѣтеръ засвѣжѣлъ. Въ полночь сила вѣтра достигла до степени шторма; клиперъ держался подъ зарифленными триселями. Штормъ этотъ продолжался болѣе сутокъ.

Въ ночь съ 9-го на 10-е іюня заштилѣло; потомъ вѣтеръ задулъ легко отъ W и клиперъ легъ на N. 12-го получили свѣжій SSO—одинъ изъ рѣдкихъ случаевъ начало SO пасата въ широтѣ болѣе 30° S, въ іюнѣ мѣсяцѣ, выпалъ на долю клипера. Суточное плаваніе, въ теченіе 4 дней, простиралось до 170 — 180 миль, но послѣ пересѣченія тропика Козерога, пасатъ очень стихъ и зашелъ къ О; экваторъ пересѣкли въ долготѣ 27° 29′ W.

Достигнувъ широты 10° 33′ N, долготы 24° 51′ W, заштилѣли на 12 часовъ. Маловѣтріе отъ различныхъ румбовъ продолжалось еще день, а за тѣмъ клиперъ вступилъ въ полосу NO пасата. Загнавъ клиперъ въ широту 38° N, долготу 35° W, NO-й пасатъ прекратился и здѣсь штилевали около двухъ сутокъ. Дальнѣйшее плаваніе къ входу въ Англійскій каналъ было совершено при хорошемъ NW. Въ ночь съ 27 на 28 іюня клиперъ вошелъ въ каналъ, 28-го приняли лоцмана и 29-го бросили якорь на Шербургскомъ рейдѣ, гдѣ и соединились съ отрядомъ.

Плаваніе корвета «Новикъ» отъ острова Св. Екатерины до Плимута.

Корветъ «Новикъ», состоявшій въ отрядѣ флигель-адъютанта капитана 1 ранга Попова, оставилъ Монтевидео, для слѣдованія къ о-ву Св. Елены. Во время этого перехода, 13 мая, послѣ

крѣпкаго рифъ - марсельнаго вѣтра отъ O, доходившаго до степени шторма, при большой качкѣ, фокъ-мачта дала спереди поперечную трещину, на высотѣ $2^1/_2$ футъ отъ отъ верхней палубы; въ то же время топъ фокъ-мачты погнулся много впередъ и влѣво. На другой день отрядный начальникъ, лично осмотрѣвъ поврежденія фокъ-мачты, предписалъ, для перемѣны ея, идти на островъ Св. Екатерины; въ случаѣ же какихъ-либо обстоятельствъ, которыя бы могли заставить предпочесть Ріо-Жанейро, разрѣшилъ слѣдовать въ этотъ портъ, назначивъ рандеву Плимутъ или Шербургъ.

14 мая отправясь по назначенію, въ широтѣ 38° 40′ S, долготѣ 45° 27′ W, встрѣтили жестокій памперосъ. Онъ начался отъ WNW и постепенно измѣняясь до WSW, дулъ съ жестокою силою, сопровождаемый ураганными порывами, въ продолженіе 15, 16 и 17 мая; въ особенности же вѣтеръ былъ силенъ 17 мая, принудивъ корветъ остаться подъ зарифленными триселями и фокъ-стакселемъ. Послѣ памперосa наступила пасмурная погода, сопровождаемая тихими перемѣнными вѣтрами. 23 мая корветъ сталъ на якорь на рейдѣ острова Екатерины, въ одной милѣ отъ крѣпости Санта-Круцъ.

Освѣдомясь, что здѣсь нельзя достать дерева для фокъ-мачты, корветъ въ тотъ же день снялся съ якоря и взялъ курсъ въ Ріо-Жанейро. Штили и вѣтры отъ NNO и NO весьма замедляли плаваніе корвета; пары же были прекращены въ 40 миляхъ отъ острова Екатерины, потому что средній котелъ потекъ. Въ ночь съ 28 на 29 мая вѣтеръ, упорно продолжавшій дуть между NNO и NO, внезапно, со шкваломъ, перемѣнился къ SW и позволилъ взять курсъ на Ріо-Жанейро, куда и прибыли 29 мая.

Поставщикъ военныхъ французскихъ судовъ взялся доставить мачту къ 8 іюня за 20000 миль-рейсовъ. Въ назначенный срокъ мачта была поставлена. Пополнивъ запасъ угля, 11 іюня корветъ отправился изъ Ріо-Жанейро въ Багію, куда прибылъ 16 іюня. На этомъ переходѣ имѣлъ умѣренные попутные вѣтра и штиль, продолжавшійся 12 часовъ, во время котораго шли подъ парами. Острова Abrolhos прошли въ 50 миляхъ.

19 іюня корветъ отправился въ дальнѣйшій путь, при SO вѣтрѣ, который сопровождалъ корветъ до широты 5° 16° N и долготы 30° 11′ W, гдѣ 30 іюня встрѣтили штили. Проштилѣ-

вавъ сутки, получили тихіе вѣтра, которые до 5 іюля дули попеременно почти со всѣхъ румбовъ компаса. Наконецъ 5-го установился вѣтеръ отъ ONO, который сопровождалъ корветъ до 13 іюля, до широты 30° 43′ N и долготы 38° 40′ W, гдѣ снова начались перемѣнные вѣтра и штили. Съ 17 іюля дули преимущественно S и SO вѣтра, а съ 21-го западные и сѣверные вѣтра, пользуясь которыми 25 іюля корветъ бросилъ якорь на Плимутскомъ рейдѣ, гдѣ и соединился съ отрядомъ.

---

31 іюля начальникъ отряда съ корветами «Рында» и «Новикъ» перешелъ въ Шербургъ, гдѣ присоединился къ отряду и клиперъ «Пластунъ».

4 августа весь отрядъ вышелъ изъ Шербурга и 12-го прибылъ въ Копенгагенъ.

16 августа отрядъ вышелъ изъ Копенгагена. На ходу подъ парусами, со скоростію 10 узловъ, 18 августа, въ 5 час. 8 мин. пополудни, послѣдовалъ на клиперѣ «Пластунъ» пороховой взрывъ въ крюйтъ-камерѣ и послѣ того клиперъ, пробывъ на водѣ не болѣе 3-хъ минутъ, пошелъ ко дну. Несчастіе это совершилось въ широтѣ 57° 45′ N, долготѣ 20° 5′ O отъ Гринича, на глубинѣ по картѣ 70 саженъ. При этомъ погибли командующій клипером лейтенантъ баронъ Дистерло, лейтенантъ Розенбергъ, лейтенантъ Гавриловъ, мичманъ Леманъ, прапорщики корпуса штурмановъ Евдокимовъ и Кочетовъ, вольный механикъ Гольмъ и 68 нижнихъ чиновъ. Для поданія помощи погибавшимъ, были спущены немедленно съ корветовъ «Рында» и «Новикъ» 3 катера, вельботъ и четверка, которыми спасены: лейтенантъ Литке, мичмана Кноррингъ и Березинъ, врачъ Іогансонъ и 31 чел. нижнихъ чиновъ.

23 августа корветы «Рында» и «Новикъ» прибыли благополучно въ Кронштадтъ.

6 сентября главный командиръ Кронштадтскаго порта вице-адмиралъ Новосильскій, съ особою Коммисіею, произвелъ корветамъ смотръ и нашелъ ихъ въ отличномъ состояніи, съ хорошо обученными командами.

Таблица переходовъ подъ парами и остановокъ отряда капитана 1 ранга Попова.

Порты.	Вышли.			Пришли.			На якорѣ.		Въ морѣ.		Пройденное число миль.	Подъ парами.		Суточное плаваніе.		
	Мѣсяцы.	Числа	Часы.	Мѣсяцы.	Числа.	Часы.	Сутки.	Часы.	Сутки.	Часы.		Число часовъ.	Число миль.	Меньшее.	Большее.	Среднее.
Брестъ	IX	29	утр. 8	VIII	30	3	29	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Тенерифъ . . .	X	24	утр. 7	X	22	утр. 10	1	21	23	2	1855	27	117	25	135	80½
С.-Винцентъ . .	XI	7	2	XI	5	утр. 11	2	3	12	4	893	—	—	35	125	73
Ріо-Жанейро . .	XII	10	утр. 7	XI	27	6	12	13	20	4	2818	59½	251	53	23	139½
Саймонсъ-бай . .	II	18	утр. 7	I	10	2	38	17	31	7	3782	9½	41¾	30	220	120½
Мью-бай	IV	1	утр. 6	III	31	2	—	16	41	7	6460	19¼	92½	20	275	156
Анжеръ	IV	2	1	IV	1	6	—	19	—	12	63	12½	63½	—	—	—
Такара	IV	3	утр. 6	IV	2	9	—	9	—	9	35	9	42	—	—	—
Батавія	IV	8	утр. 9	IV	3	2	4	19	—	8	27	8	28	—	—	—
О-въ Банка . . .	IV	10	утр. 5	IV	9	7	—	10	1	10	167	10	52	—	—	—
Мысъ прол. Банка.	IV	11	утр. 5	IV	10	9	—	8	—	16	80	16	85	—	—	—
О-въ Талемъ . .	IV	13	утр. 5	IV	12	9	—	8	1	16	230	40	208	—	—	—
Сингапуръ . . .	IV	19	11	IV	13	5	5	19	—	12	60	12	55	—	—	—
Манилла	V	5	11	V	1	утр. 10	4	1	12	11	1393	112¼	551¼	68	162	112
Гонъ-Конгъ . . .	V	13	утр. 9	V	12	утр. 11	—	20	6	12	639	61¾	299¼	69	110	98
Ян-це-Кіангъ . .	V	22	утр. 11	V	24	4	—	19	8	7	900	—	—	—	—	—
Вусунгъ	V	3	утр. 9	V	22	утр. 1	—	20	—	2	9	—	—	—	—	—
Шанхай	V	27	утр. 5	V	23	2	3	15	—	5	20	—	—	—	—	—
Нагасаки	VI	11	утр. 9	VI	1	10	9	11	5	11	490	—	—	—	—	—
Хакодате	VII	29	утр. 11	VI	20	6	33	17	9	9	963	54	234½	55	175	120½
Канагава	VIII	5	утр. 8	VIII	1	6	3	14	8	7	665	73½	363	43	135	80
Іеддо	VIII	24	утр. 7	VIII	5	8	18	11	—	12	15	2	7	—	—	—

ПОРТЫ.	Вышли.			Пришли.			На якорѣ.		Въ морѣ.		Пройденное число миль.	Подъ парами.		Суточное плаваніе.		
	Мѣсяцы.	Числа.	Часы.	Мѣсяцы.	Числа	Часы.	Сутки.	Часы.	Сутки.	Часы.		Число часовъ.	Число миль.	Меньшее.	Большее.	Среднее.
Хакодате . . .	IX	5	утр. 5	IX	2	1	3	4	8	18	660	29¾	131	12	125	69
Де-Кастри . . .	X	9	утр. 6	XI	15	5	23	13	10	12	695	29¾	1212	8	157	66
Хакодате . . .	X	25	утр. 10	X	19	—	5	22	10	6	975	25	111¾	10	178	97
С.-Франциско . .	XII	19	утр. 9	XI	30	11	19	10	36	6	4599	35¾	133½	26	235	127
Гонолулу	I	10	1	I	4	утр. 7	6	6	15	22	2339	10	45¼	54	230	147
Папеите	II	11	8	I	31	утр. 9	10	23	20	20	2587	21	79¾	23	180	124
Эмео	II	14	утр. 8	II	11	полд	2	20	—	4	25	4	21	—	—	—
Мерси-бай . . .	III	19	4	III	15	1	4	3	29	1	4575	2¾	8	50	248	155
Плая-Парда . . .	III	24	утр. 7	III	20	6	3	13	1	2	65	22	68	—	—	—
Сенди-бай . . .	III	28	утр. 10	III	25	утр. 7	3	3	1	—	130	18¾	82½	—	—	—
Григори-бай . .	III	29	утр. 9	III	28	6	—	15	—	8	45	7½	48	—	—	—
Посешэнъ-бай . .	III	30	утр. 7	III	29	6	—	13	—	9	45	9	47	—	—	—
Монтевидео . . .	V	8	утр. 8	IV	12	ночи 3	26	5	12	20	1682	12½	68	55	252	131
Св. Елена . . .	VI	7	полд	VI	2	утр. 8	5	4	25	—	3888	24½	115½	73	249	155
Вознесеніе . . .	VI	13	6	VI	12	утр. 11	1	7	4	23	731	—	—	122	189	147
Плимутъ	—	—	—	VII	19	ночи 2	—	—	35	8	5420	—	—	—	—	140

31.

Клиперъ „Гайдамакъ“.

29 декабря 1860 г. клиперъ «Гайдамакъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Пещурова, оставилъ мѣстечко Гринхайсъ, въ рѣкѣ Темзѣ, для слѣдованія въ Плимутъ.

Окончательная проба клипера подъ парами, на измѣренной милѣ

въ устьѣ Темзы, сдѣлана была 19 декабря. Возвратясь въ этотъ день съ пробы, клиперу достаточно было три-четыре дня, чтобы изготовиться къ походу, ежели бы необыкновенно суровая погода ни замедлила доставленіе необходимыхъ вещей изъ Лондона. Главную задержку клиперъ имѣлъ изъ-за пороха, который былъ привезенъ лишь 28 декабря.

Во все время вооруженія и окончательной отдѣлки клипера, на верфи г. Питчера, команда помѣщалась въ зданіи, за оградою верфи.

30 декабря клиперъ бросилъ якорь на Плимутскомъ рейдѣ. Переходъ отъ Гревзенда сдѣлали ровно въ 39½ часовъ, включая въ то число слишкомъ три часа, потерянныхъ изъ-за тумана. Отъ Норскаго маяка до траверза Донженесскаго маяка клиперъ шелъ по 12 узловъ, съ попутнымъ теченіемъ.

Въ Плимутъ зашли для пополненія угля, издержаннаго какъ на этомъ переходѣ, такъ и на послѣдней пробѣ клипера, а также за живностью и зеленью.

27 января 1861 г., послѣ 27-дневнаго перехода изъ Плимута, клиперъ бросилъ якорь въ Порто-Гранде, на о-вѣ St. Vincent'ѣ, одномъ изъ группы острововъ Зеленаго мыса.

Окончивъ погрузку угля, клиперъ тотчасъ же оставилъ Плимутскій рейдъ и къ новому году проходилъ траверзъ Эдистонскаго маяка, а съ разсвѣтомъ были уже въ океанѣ. Штиль и маловѣтріе сопровождали клиперъ первые два дня, а потому это время клиперъ оставался подъ парами. Ходъ былъ отъ 11 до 9 узловъ.

Располагая слѣдовать по пути, рекомендуемому Мори, т. е. пересѣчь параллель 40° около 20° W долготы, а параллель 30° около 25° W долготы, отъ траверза Лизардскихъ маяковъ взяли курсъ по правому компасу SW ½ W.

Послѣ полудня 2 января, вѣтеръ сталъ задувать отъ NNW, и потому прекратили пары; но къ вечеру совсѣмъ заштилѣло. За тѣмъ, съ полуночи началъ раздуваться легкій SW и, переходя къ S, вогналъ клиперъ въ 10 узловъ. Съ этихъ поръ и до 20 января, когда снова развели пары, вѣтеръ измѣнялся между SSW, S и SSO и то стихалъ, то разыгрывался до того, что заставлялъ брать 2 рифа у марселей.

*

Добравшись къ 10 января почти до меридіана восточнаго изъ Азорскихъ острововъ и до 40° широты, оставались нѣсколько дней между долготами 25° и 20° W, дѣлая короткіе галсы къ востоку и западу, и пользуясь небольшими ежедневными отклоненіями вѣтра отъ SSW, откуда онъ дулъ преимущественно.

Къ 15-му числу вѣтеръ немного отошелъ къ W, и вынудилъ лечь на правый галсъ. Въ этотъ день, идя въ бейдевиндъ по 7 узловъ, подъ марселями, брамселями, фокомъ и гротомъ, потеряли форъ-стеньгу. Она упала при толчкѣ зыби и причиною паденія были лопнувшія стень-ванты. При паденіи, стеньга сломила переднюю краспицу марса. Укрѣпленіе временной краспицы значительно замедлило выстрѣливаніе запасной стеньги. Изъ-за этого случая потеряли 20 или 30 миль.

20 января заштилѣли и потому развели пары, взявъ курсъ къ острову Мадерѣ, до котораго оставалось 200 миль. Ночью вѣтеръ задулъ довольно свѣжій отъ острова, но въ 8 часовъ утра 21-го, онъ быстро стихъ, и за тѣмъ налетѣлъ шквалъ отъ W. Въ это время клиперъ подходилъ къ острову Порто-Санто. Когда шквалъ прошелъ, вѣтеръ опять задулъ свѣжо отъ острова и уже не прекращался, а постепенно перешелъ къ NO и послужилъ началомъ пасата.

Клиперъ заходилъ на Фунчальскій рейдъ, не становясь впрочемъ на якорь,—чтобы узнать: нѣтъ ли тамъ лодки «Моржъ»; но кромѣ двухъ купеческихъ судовъ на рейдѣ не было никого.

Клиперъ вышелъ съ Порто-Грандскаго рейда 29 января. Свѣжій пасатъ,—съ которымъ оставили St.-Vincent, съ первой же ночи сталъ стихать, по мѣрѣ приближенія къ южнымъ его предѣламъ; среднее суточное плаваніе не превышало 120 миль. Въ широтѣ $4^1/_2{}^\circ$ развели пары. Подъ парами клиперъ находился 69 часовъ и въ это время пройдено 594 мили. Въ полночь 6 февраля пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 28° W, и въ часъ пополудни 7 февраля, получивъ тихій SO, прекратили пары въ широтѣ 5° S, долготѣ $28^1/_2{}^\circ$ W.

SO вѣтеръ дулъ неровно; стихая къ захожденію и восхожденію солнца, усиливался къ полдню и полуночи; также постепенно отходилъ отъ SO въ NO четверть. По мѣрѣ того какъ пасатъ отходилъ къ N, погода становилась облачнѣе, и когда онъ пе-

решелъ на NW, стали набѣгать шквалы и наконецъ—все разразилось продолжительнымъ дождемъ и штилемъ.

18 февраля открылся мысъ Фріо на WNW, а на другой день бросили якорь въ Ріо-Жанейрской бухтѣ.

7 февраля клиперъ послѣдній разъ прекратилъ пары и приступлено было къ подъему винта. При чемъ, напоромъ винта на переднюю вѣтвь рамы, ее отогнуло; задняя часть винта вышла изъ своего подшипника и винтъ, вмѣстѣ съ переднею частію рамы, полетѣлъ на дно океана. Заднюю вѣтвь рамы подломило при соединеніи ея съ поперечникомъ рамы.

Этотъ случай вынудилъ клиперъ остаться въ Ріо-Жанейро четыре недѣли, пока не исправили сломавшихся частей рамы, чтобы употребить въ дѣло запасный разборный винтъ. Исправленіе рамы обошлось 1200 руб. По окончаніи расчетовъ съ берегомъ, 18 марта клиперъ вышелъ съ Ріо-Жанейрскаго рейда.

Переходъ клипера въ Батавію можно назвать удачнымъ и счастливымъ во всѣхъ отношеніяхъ, какъ по скорости его, такъ и по благопріятной погодѣ, которую имѣли въ большихъ широтахъ Индѣйскаго океана. По оставленіи Ріо, командиръ клипера имѣлъ намѣреніе поскорѣе выйти изъ предѣловъ пасата, потомъ по дугѣ великаго круга спѣшить въ широту 45° S и держаться этой параллели до 50° О-й долготы, откуда постепенно склонять курсъ на пересѣченіе параллели 40° S съ меридіаномъ 85°. Предположеннаго пути могли держаться близко до меридіана 66° О долготы. Черезъ недѣлю по оставленіи Ріо, были въ пересѣченіи параллели 40° съ меридіаномъ 30° W долготы; 4 апрѣля пересѣкли первый меридіанъ въ 45° 30′ S широты. 11 апрѣля, съ первымъ свѣжимъ NW, спустились въ широту 46° 30′, а на 21 апрѣля находились уже въ широтѣ 43°, долготѣ 66° О.

До этого дня имѣли всѣ вѣтры кромѣ SO-хъ; знаменитые западные вѣтры, о которыхъ говоритъ Мори, дули только 5 дней.

Отъ меридіана 66° О долготы, SO и О вѣтры заставили клиперъ быстро подняться въ широту 40°, гдѣ и заштилѣли на четверо сутокъ. Послѣ тщетнаго ожиданія вѣтра, развели пары и подъ ними, 17 апрѣля, прошли въ виду острова Св. Павла. Съ этихъ поръ клиперъ окончательно разстался съ бурною погодою. Тихій SW, постоянно отходившій къ S и SO, довелъ кли-

перъ до тропиковъ. Расчитывая, что пасатъ будетъ дуть болѣе отъ S, чѣмъ отъ O, пересѣкли тропикъ Козерога въ 100° O долготы; но пасатъ, вопреки лоціямъ, стоялъ отъ OSO, и клиперу 4 дня пришлось идти на булиняхъ, чтобы противодѣйствовать теченію, которое подавало клиперъ на 20 миль въ сутки къ W. Такъ какъ пасатъ дулъ свѣжо и безъ большой волны, то, не смотря на крутой вѣтеръ, клиперъ уходилъ отъ 200 до 230 миль въ сутки. Пасатъ рѣзко прекратился въ широтѣ 12°; смѣнившій его за этою параллелью восточный муссонъ былъ очень непостояненъ, съ нескончаемыми порывами отъ ONO и NO, или штилями. Въ 40 миляхъ отъ Зондскаго пролива вступили подъ пары; въ 8 часовъ вечера вошли въ каналъ Принца; въ 5 часовъ утра проходили траверзъ мыса Св. Николая—сѣверозападной оконечности о-ва Явы, а въ 11 часовъ 13 мая бросили якорь на Батавскомъ рейдѣ, на 56-й день пути отъ Рio-Жанейро.

Въ Батавію клиперъ зашелъ единственно съ цѣлію взять тоннъ 100 угля, для того, чтобы клиперъ не былъ совершенно пустъ, приближаясь къ Гон-Конгу, гдѣ въ это время встрѣчаются свѣжіе вѣтры; но пріемка угля задержала здѣсь клиперъ.

17 мая снялись съ якоря, расчитывая на установившійся муссонъ. Быстро прошли мимо острововъ и банокъ, которыми обставленъ путь съ Батавскаго рейда къ острову North Watcher, и въ 11 часовъ ночи клиперъ былъ уже на траверзѣ этого острова. Пунктъ этотъ былъ принятъ за отпедній въ плаваніи Явайскимъ моремъ.

На слѣдующій день прошли Гаспарскимъ проливомъ и въ 8 часовъ утра 19 мая были на траверзѣ острова Св. Варвары. Отъ этого пункта продолжали идти по меридіану, разсѣкая группу St-Esprit и вышли такимъ образомъ на широкій путь въ Гон-Конгъ, между группами острововъ Анамба и Натуна. Клиперу пришлось проходить между этими группами ночью, и потому не было возможности повѣрить относительное положеніе большаго числа мелкихъ острововъ Анамба. Путь этотъ конечно удобенъ лишь для паровыхъ судовъ; для парусныхъ же онъ сомнителенъ какъ потому, что вообще плохо осмотрѣнъ, такъ и по вѣроя-

тію встрѣчи между островами, во всякое время муссона, непостоянныхъ вѣтровъ.

Прекративъ пары въ широтѣ 6° 18′ при слегка задувшемъ S вѣтрѣ, продолжали подвигаться впередъ слѣдующіе пять дней, болѣе помощію теченія, нежели вѣтра, и SW муссонъ подхватилъ клиперъ только въ широтѣ 14° N. Муссонъ живо сталъ свѣжѣть, а клиперъ такъ же живо уменьшалъ свое разстояніе до Гон-Конга, такъ что въ 4 часа утра 30 мая, со скоростію 11 узловъ, подошли къ островамъ Kyong, легли на полчаса въ дрейфъ, и лишь разсвѣло пустились на рейдъ подъ парусами, проливами Taitami, West-hamma и Sulpher—между сѣверо-западною оконечностію Гон-Конга и островами Greca.

Принявъ 153 тонна угля и провизію, клиперъ 4 іюня оставилъ Гон-конгскій рейдъ, а 7 іюня бросилъ якорь у перваго бара рѣки Вусунга, а по утру перешелъ въ Шанхай.

Этотъ быстрый переходъ совершонъ подъ парами, при штилѣ и маловѣтріяхъ отъ NW и NO. Въ Шанхаѣ командиръ клипера получилъ предписаніе контръ-адмирала Лихачева идти въ Новгородскую гавань.

32.

Лодка „Моржъ“.

Лодка «Моржъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Кроуна, 4 января 1861 г. вышла изъ остъ-индскихъ доковъ въ Гринхайсъ, для окончательной пробы, которая произведена 7 января, въ присутствіи генералъ-адъютанта графа Путятина. Ходъ лодки самый большой оказался 9,82 узла. Наибольшее давленіе по манометру было 64 ф; винтъ дѣлалъ 150 оборотовъ. При 63-хъ фунтахъ и 148 оборотахъ винта, машина дѣйствовала по индикатору въ 292 лошадиныхъ силы, по діаграмѣ пару было 48 фунт.

Послѣ пробы, по принятіи пороха, снарядовъ, угля и воды, 12 января снялись съ якоря и подъ парами, при W умѣренномъ вѣтрѣ, пошли внизъ по рѣкѣ и въ 7 часовъ вечера вступили въ каналъ. Въ полдень 13-го вѣтеръ свѣжалъ до того, что принуждены были взять рифы у марселей и стакселя и убрать би-

зань. Въ 4 часа увидѣли маякъ Оверсъ. Не имѣя возможности пройти у него на вѣтрѣ, пошли внутреннимъ фарватеромъ Лу, чтобы скрыться за островомъ Вайтомъ и въ 10 часовъ ночи вошли въ Саутгамптонъ. При выходѣ изъ Гринхайса, одна изъ лопастей винта согнулась отъ удара вскользь, при поворотѣ и маломъ ходѣ, о бочку. Обстоятельство это заставило лодку, 19 января, войти въ Соутгамптонской сухой докъ. 21-го лодка вышла изъ дока и выждавъ, чтобы свѣжій вѣтеръ отъ SW нѣсколько отошелъ, 28 января вышла въ море. Къ вечеру вѣтеръ засвѣжѣлъ. На другое утро, для исправленія нѣкоторыхъ поврежденій въ машинѣ и для высадки двухъ англійскихъ кочегаровъ, зашли на непродолжительное время въ Плимутъ. 30-го числа спустили лоцмана и прекратили пары. 31 го вѣтеръ сталъ свѣжѣть, переходя къ SW, а потомъ, перейдя къ W, дулъ съ силою шторма. Къ утру 1 февраля вѣтеръ немного стихъ; но къ вечеру опять засвѣжѣлъ. Тогда развели пары и взяли курсъ на S, чтобы подойти на видъ Финистера. Свѣжѣвшій болѣе и болѣе вѣтеръ, перешелъ къ S, въ полночь достигъ степени шторма и заставилъ лодку спуститься на ONO. 2 февраля, опредѣлившись по маяку Лонгъ-Шипъ, взяли курсъ къ Лизарду, а въ 10 часовъ вечера бросили якорь въ Фальмутскомъ заливѣ.

Оставивъ Фальмутъ 11 февраля, лодка «Моржъ» 15 февраля прибыла въ р. Таго, сдѣлавъ переходъ подъ парами и парусами въ 3 дня и 22 часа. Командиръ лодки предполагалъ простоять въ Лисабонѣ дня три, чтобы запастись сухарями и углемъ; но потеря якоря въ день прихода заставила пробыть здѣсь долѣе. Купеческое португальское судно сѣло серединою на португальскій военный бригъ, отчего у послѣдняго лопнула якорная цѣпь и они вмѣстѣ понеслись по теченію. При этомъ одинъ изъ якорей этихъ судовъ зацѣпилъ за даглистъ лодки «Моржъ», которую стало дрейфовать, почему и откленали на 50 саж. цѣпь и выпустили ее. На другой день, желая перемѣнить мѣсто, не могли поднять 3-го якоря, отданнаго вмѣсто даглиста; расклепали канатъ на 31 сажени, съ буйкомъ выпустили его за бортъ и подъ парами, перешли, съ дозволенія португальскаго начальства, на бочку.

Первый, даглистовый, якорь поднятъ купеческимъ судномъ и

доставленъ на лодку, а другой не могли найти. Чтобы не задержать здѣсь лодку, португальское морское начальство предложило оставить этотъ якорь съ цѣпью у себя и, взамѣнъ его, на лодку отпустить одинъ изъ своихъ якорей того же вѣса, на что командиръ лодки и согласился.

2 марта лодка прибыла на островъ Мадеру. Нагрузившись здѣсь углемъ, 5 марта отправилась въ дальнѣйшее плаваніе. До встрѣчи пасата, въ широтѣ 22° 30′ N, долготѣ 24° 20′ W, стояли штили и потому все шли подъ парами. Обстоятельство это заставило лодку, для пополненія запасовъ угля, зайти на островъ С.-Винсентъ. По обсерваціи, въ полдень 11 марта, лодку отнесло много къ западу отъ острова Св. Антоніо и какъ пасатъ, по случаю равноденствій, дулъ съ жестокою силою, то только къ вечеру 12-го могли приблизиться къ W-й сторонѣ этого острова, гдѣ продержались всю ночь, намѣреваясь идти утромъ въ Порто-Гранде. Въ 6 часовъ утра, подъ парами, пошли къ С.-Винсенту. Выйдя за южный мысъ, встрѣтили жестокій ONO, противъ котораго лодка едва подвигалась впередъ, а когда къ этому прибавилась еще течь въ трубкахъ и пары стали падать, то ходу впередъ почти не было. Обстоятельство это заставило лодку спуститься въ Тарафаль-бухту, гдѣ оправившись нѣсколько, 14 марта достигли Порто-Гранде. Здѣсь, чтобы исправить течь въ трубкахъ, пробыли четверо сутокъ.

19 марта снялись съ якоря съ Порто-Грандскаго рейда и пошли подъ парами на S. 20-го лопнулъ штуртросъ. Того же числа, пройдя между островами Фаго и Яго, прекратили пары и вступили подъ паруса. 21 марта потеряли NO пасатъ въ широтѣ 5° 20′ N, долготѣ 20° 47′ W и потому вступили подъ пары. 28 марта пересѣкли экваторъ въ долготѣ 23° 10′ W и получили SO пасатъ. 8 апрѣля вступили подъ пары, подъ которыми 16 апрѣля благополучно прибыли въ Рio Жанейро. Среднее суточное плаваніе было 127 миль.

29 апрѣля лодка вышла изъ Рio-Жанейро. 2 мая прошла островъ Св. Екатерины, а 3-го нашедшій отъ SW памперосъ, съ дождемъ, отнесъ лодку обратно къ сѣверной оконечности этого острова. Памперосъ продолжался 8 часовъ,—и потомъ сдѣлался штиль, почему и развели пары, хотя зыбь и не улеглась. Пройдя

подъ парами ночь, 6 мая утромъ вступили подъ паруса, при ровномъ вѣтрѣ отъ N; 8 мая вѣтеръ опять засвѣжѣлъ, а 9-го, постепенно усиливаясь, дулъ отъ NNW съ силою шторма. 10 мая спустили гротъ и крюйсъ-стеньги въ ростры; на орудія, кромѣ имѣвшихся уже найтововъ и распорокъ, наложили еще найтовы къ бортамъ; занесли кабельтовы на мачты, закупорили всѣ люки наглухо, закрѣпили форъ-трисель и остались подъ однимъ глухозарифленнымъ штормовымъ гротъ-триселемъ. Въ $^1/_2$ 3-го часа пополудни вѣтеръ вдругъ перешелъ къ W и обратился въ ураганъ. Лодка черпала обоими бортами и ураганъ продолжался 6 часовъ, но потомъ сталъ постепенно стихать. 12 мая развели пары, стараясь приблизиться къ берегу, потому что лодку отнесло миль на 250; но вѣтеръ опять засвѣжѣлъ отъ SW и потому прекратили пары. Вѣтеръ этотъ продолжался до вечера 14 мая. 15-го, когда стало стихать, развели пары и пошли въ Монтевидео, такъ какъ на лодкѣ не было достаточно угля для прохода Магеллановымъ проливомъ. 17 мая увидѣли сѣверный берегъ Ла-Платы. 18 мая пошли вверхъ по рѣкѣ и, становясь нѣсколько разъ на якорь, по случаю тумана, 19 мая прибыли на рейдъ Монтевидео. Переходъ этотъ продолжался необыкновенно долго—21 день.

15 августа лодка «Моржъ» прибыла въ Вальпарайзо, совершивъ 86-дневный переходъ Магеллановымъ проливомъ и шхерами западнаго берега Патагоніи.

Снявшись съ якоря подъ парами съ рейда Монтевидео 27 мая, вечеромъ того же дня, пользуясь легкимъ вѣтромъ отъ OSO, прекратили пары и вступили подъ паруса. До 30 мая имѣли тихіе восточные вѣтры; но 31 мая вѣтеръ, перейдя къ W, сталъ свѣжѣть и на другой день утромъ скрѣпчалъ до степени шторма; съ этого времени до самаго входа въ Магеллановъ проливъ, плаваніе лодки сопровождалось цѣлымъ рядомъ штормовъ отъ NW и SO. Особенною силою отличались штормы 5, 6, 7 и 10 іюня отъ O и OSO. Во время этихъ штормовъ, лодка держалась подъ штормовыми триселями и фокъ-стакселемъ, а часто и подъ однимъ глухо-зарифленнымъ гротъ-триселемъ. Вообще 18-дневный переходъ до Магелланова пролива былъ труденъ. 7 іюня, въ 3 часа пополудни, при штормѣ отъ N и пасмурности, привели въ бейдевиндъ и, основываясь на счисленіи, полагали, что параллель

мыса Трехъ пунктовъ пройдена; глубина оказалась согласною съ счисленіемъ. Въ 4 часа, когда снова спустились и взяли настоящій курсъ, чтобы до послѣдней возможности пользоваться попутнымъ штормомъ, пасмурность вдругъ прочистилась, и высокій берегъ открылся съ трехъ сторонъ не болѣе 7 или 8 миль! Оказалось, что лодка находилась въ одной изъ бухтъ сѣвернаго берега залива Св. Георгія, совершенно открытой отъ N вѣтра, и оставалось только, поставивъ всевозможные паруса, привести въ бейдевиндъ на правый галсъ, дававшій надежду удержать мѣсто, пока поспѣютъ пары. Въ 5 часовъ лодка была уже въ 4 миляхъ отъ берега, какъ вдругъ вѣтеръ совершенно стихъ и вслѣдъ за тѣмъ задулъ NW, которымъ и воспользовались, чтобы поворотить на лѣвый галсъ и взять курсъ въ море. Благодаря поспѣвшимъ въ 7 часовъ парамъ, лодка вскорѣ была внѣ опасности! Дальнѣйшее плаваніе до Магелланова пролива сопровождалось постоянно крѣпкими вѣтрами.

Утромъ 14 іюня, подойдя на видъ мыса Виргинія, подъ парами и парусами вошли въ Магелановъ проливъ и того же числа стали на якорь въ бухтѣ Посешэнъ. На слѣдующее утро, дождавшись прилива, снялись съ якоря подъ парами и прошли обѣ узкости восточной части пролива, при сильномъ попутномъ теченіи, а въ 3 часа пополудни стали на якорь въ милѣ къ сѣверу отъ острова Елизаветы. 16 іюня дошли до Пунта-Аренасъ, гдѣ простояли 5 сутокъ для погрузки дровъ.

22 іюня, обогнувъ мысъ Форвардъ—S-ю оконечность американскаго материка, встрѣтили противный вѣтеръ съ пасмурностію и дождливою погодою, не покидавшею лодку до параллели Вальдивіи. Въ продолженіе 40 дней свѣжій противный вѣтеръ съ дождемъ и мятелью, задерживалъ иногда лодку по нѣсколько дней въ одной изъ бухтъ пролива, такъ напримѣръ въ бухтѣ Плая-Парда, простояли съ 23 по 27 іюня, выдержавъ здѣсь 26 числа штормъ, при которомъ, при двухъ отданныхъ якоряхъ, должны были держаться подъ парами.

27 іюня, выйдя изъ Плая-Парда, вступили въ послѣднее колѣно Магелланова пролива, гдѣ встрѣтили сильную зыбь изъ Тихаго океана. Въ тотъ же день стали на якорь въ бухтѣ Тамаръ. Плаваніе между шхерами западнаго берега Патагоніи было во-

всемъ сходно съ плаваніемъ Магеллановымъ проливомъ; тотъ же свѣжій противный вѣтеръ отъ NNW и W, то же теченіе и та же пасмурность. 12 іюля прибыли въ бухту Jsland harbour, находящуюся въ 20 миляхъ отъ залива Пинасъ; но здѣсь, за свѣжестію вѣтра, должны были простоять цѣлую недѣлю. Съ разсвѣтомъ 19 числа снялись съ якоря подъ парами и въ 10 часовъ утра были уже въ Тихомъ океанѣ, гдѣ встрѣтили вѣтеръ отъ SO, и въ часъ по полудни прекратили пары, вступивъ подъ паруса. SO продолжалъ дуть въ теченіи двухъ сутокъ, такъ что лодка успѣла отойти отъ Пинасъ къ сѣверу на 200 миль; но 21-го вѣтеръ перешелъ къ NW и превратился въ штормъ, продолжавшійся 12 часовъ. Въ слѣдующіе за тѣмъ 4 дня вѣтеръ дулъ очень свѣжій, постоянно отъ NW, по временамъ стихая на нѣсколько часовъ, которыми пользовались, чтобы идти подъ парами, взявъ курсъ на сѣверную оконечность о-ва Чилоэ. 25 іюля отдали якорь на Сан-Карлоскомъ рейдѣ, пройдя передъ входомъ на рейдъ черезъ огромный бурунъ, разводимый на большой глубинѣ сильными встрѣчными теченіями. Въ Сан-Карлосѣ, за свѣжими вѣтрами, простояли 7 дней.

5 августа, при тихомъ NO, снялись съ якоря подъ парами, но вскорѣ вѣтеръ опять перешелъ къ NW и превратился въ штормъ, продолжавшійся 20 часовъ. 7-го перейдя къ SW, стихъ и потому развели пары. На слѣдующій день, находясь на параллели порта Вальдивіи, въ разстояніи отъ него 20 миль, въ машинѣ загорѣлся кильсонъ, поддерживавшій правый котелъ, но огонь былъ немедленно потушенъ. Въ тотъ же вечеръ отдали якорь въ бухтѣ Корраль, въ 9 миляхъ отъ Вальдивіи, гдѣ простояли 5 дней.

13 августа снялись съ якоря подъ парами. Во время пребыванія лодки въ бухтѣ Корраль, зимній NW муссонъ смѣнился SO, дующимъ на Чилійскомъ берегу весною и лѣтомъ; но не будучи увѣрены, что южный вѣтръ окончательно установился и опасаясь сильныхъ вѣтровъ, обыкновенно сопровождающихъ перемѣну муссоновъ, продолжали идти подъ парами и парусами, среднимъ числомъ по 9 узловъ въ часъ, такъ что 15 августа благополучно прибыли въ Вальпарайзо.

По исправленіи котловъ, 17 сентября лодка вышла изъ Валь-

парайзо. Въ морѣ встрѣтили NW, продолжавшійся 5 дней и и замедливший переходъ. 1 октября прибыли благополучно въ Калао.

Выйдя 12 октября вечеромъ изъ Калао, тотчасъ получили южный муссонъ, а потомъ SO пасатъ. Экваторъ пересѣкли въ полночь 27 октября въ долготѣ 111° 24′ W. 1 ноября потеряли SO-й пасатъ, въ широтѣ 8° N, долготѣ 117° 10′ W; а 2 ноября получили NO пасатъ въ широтѣ 9° 57′ N, долготѣ 117° 59′ W; оба пасата дули ровно и не оченъ свѣжо; погода стояла превосходная. 16 ноября увидѣли сѣверный берегъ острова Гаван и ночью совершенно заштилѣли въ проливѣ между нимъ и островомъ Мауи, находясь только въ 6 миляхъ отъ Гаван; развели пары и 17 ноября бросили якорь во внутренней гавани Гонолулу, на 36 день по выходѣ изъ Калао.

6 февраля 1862 г. лодка вышла изъ Гонолулу. Во все время плаванія до острова Александра имѣли умѣренный пасатъ. 24 февраля увидѣли въ морѣ двѣ небольшія скалы и бурунъ въ широтѣ 21° 30′ N, долготѣ 165° 25′ O; 14 марта подошли къ проливу между островомъ Якуно-Сима и къ югу отъ него лежащими островами и рифами. Пройдя проливъ и находясь въ 50 миляхъ отъ скалъ «Ослиныя уши», встрѣтили крѣпкій N. 15 марта, въ ½ 10 часа вечера, вѣтеръ перешелъ къ W и дулъ съ силою шторма до полудни 16 марта. Въ 5 часовъ вечера развели пары и 17 марта бросили якорь на внутреннемъ рейдѣ города Нагасаки.

Выйдя изъ Нагасаки 15 апрѣля, при ровномъ N вѣтрѣ, пошли Хирадскимъ проливомъ, и не пройдя еще его, за темнотою, стали на якорь въ одной изъ Восточныхъ бухтъ. Утромъ на другой день засвѣжѣло, и лодка до 18-го числа не могла выйти изъ пролива. 18-го перешла къ острову Ики, гдѣ за противнымъ вѣтромъ, опять стали на якорь. 19 апрѣля вышли изъ Ики, и 25-го пришли въ заливъ Св. Ольги. Выпедши 3 мая изъ залива Св. Ольги, встрѣтили свѣжій NO, замедливший переходъ до Дуэ до 13 мая.

Подходя къ Дуэ, увидѣли на рейдѣ клиперъ «Абрекъ», подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ, корветъ «Калевала» и клиперъ «Гайдамакъ», стоящій на мели. Здѣсь контръ-адмиралъ Поповъ приказалъ остаться лодкѣ. До 18 мая лодка пробыла въ Дуэ, пробуя при

высокой водѣ стащить «Гайдамакъ», но безъ успѣха. 18-го вечеромъ лодка пошла съ начальникомъ эскадры въ де-Кастри. 21 мая вошли въ Лиманъ, но не доходя мыса Муравьева, встрѣтили плавучій ледъ, почему и бросили якорь; вскорѣ сильнымъ теченіемъ поднесло къ лодкѣ огромную сплошную льдину и подрейфовало. Тогда, по приказанію контръ-адмирала Попова, откленали канатъ и выйдя съ помощію паровъ изъ льда, стали на якорь. 24 мая лодка прибыла благополучно въ Николаевскъ, гдѣ поступила въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи.

33.

Корветъ „Калевала“.

Оставивъ Кронштадтъ 18 октября 1860 г., корветъ «Калевала», подъ командою капитанъ-лейтенанта Давыдова, 22 октября прибылъ въ Киль и за тѣмъ 2 ноября въ Темзу.

На всемъ переходѣ изъ Кронштадта до Киля имѣли штили или противныя маловѣтрія. Финскій заливъ пробѣжали въ 30 часовъ. У Готланда встрѣтили противный брамсельный вѣтеръ, противъ котораго корветъ шелъ по временамъ только по 7 узловъ. Все разстояніе отъ Толбухина маяка до маяка *Bulk*, т. е. 750 миль, пробѣжали въ 3 сутокъ 15 часовъ.

Въ Килѣ приняли 5400 пудъ угля, по 15 коп. за пудъ; также взяли на 8 мѣсяцевъ чаю и сахару, которые здѣсь очень дешевы.

26-го числа были окончены всѣ расчеты съ берегомъ и корветъ, при свѣжемъ противномъ NO, снялся съ якоря и подъ парами пошелъ Большимъ Бельтомъ; ходъ корвета, противъ свѣжаго вѣтра, который однакожъ не могъ развести въ проливѣ большаго волненія, былъ только 6 узловъ. Съ 6 часовъ вечера и до 7 часовъ утра простояли на якорѣ у острова Лаланда. На другой день NO продолжалъ дуть очень свѣжо. По выходѣ изъ Бельта, вѣтеръ смягчился и корветъ продолжалъ идти подъ парами. За Скагеномъ NO, сдѣлавшись попутнымъ, совершенно стихъ, а потому продолжали идти подъ парами.

Въ Нѣмецкомъ морѣ встрѣтили довольно свѣжій SO. 30 октября

прекратили пары и вступили подъ паруса. Утромъ 31 октября, находясь на южной оконечности Доггеръ-банки, при тихомъ S вѣтрѣ, закрѣпили паруса и пошли подъ парами. 1 ноября взяли курсъ на маякъ Lawestoff, на берегу Англіи. У этого маяка взяли лоцмана, который повелъ корветъ въ Темзу. Ночью стали на якорь у маяка Shipwash, а на другой день, съ разсвѣтомъ, пошли дальше. Въ 2 часа пополудни бросили якорь противъ Гревзенда.

Перемѣнивъ здѣсь иллюминаторы, которые оказались негодными; возобновивъ запасы провизіи и нанявъ учителя англійскаго языка для гардемариновъ, корветъ 17 ноября снялся съ якоря подъ парами. Вѣтеръ былъ противный. Подойдя къ ночи къ маяку Норъ, противъ Ширнесса, бросили якорь. На другой день продолжали плаваніе и въ 11 часовъ утра вступили въ Нѣмецкое море. Въ Англійскомъ каналѣ, у Донженеса, установился W вѣтеръ, быстро свѣжѣя. Корветъ постепенно уменьшалъ ходъ и наконецъ пересталъ слушаться руля. Находясь въ темную и бурную ночь въ самой узкой части канала, рѣшились на послѣднее средство—спуститься въ Диль. Пройдя для этого, въ пасмурную ночь, до 30 миль по маякамъ, у Дувра, при нѣсколько закрытомъ положеніи берега, увидѣли лоцманскій ботъ, который подошелъ къ корвету и передалъ лоцмана; подъ его проводкою вошли въ Downs и бросили якорь противъ Диля.

Послѣ полдня 19 ноября, при SO вѣтрѣ, снялись съ якоря. Идя подъ парусами и парами, на слѣдующее утро, на меридіанѣ острова Вайта, прекратили пары и легли въ бейдевиндъ по курсу.

21 ноября продолжали идти по румбу. Корветъ въ каналѣ, безъ большой зыби, несъ паруса весьма хорошо; но по выходѣ изъ канала, встрѣтили старую зыбь отъ W, т. е. совершенно противную. Ночь съ 22 ноября провели у Бретаньскаго берега, а по утру развели пары и пошли въ Брестъ; въ 2 часа пополудни бросили якорь на Брестскомъ рейдѣ. По предложенію здѣшняго морскаго префекта, запасы провизіи были приняты отъ порта.

1 декабря корветъ вышелъ изъ Бреста, и 17 декабря прибылъ къ острову Мадерѣ, за зеленью и фруктами для команды, а также и для того, чтобы нѣсколько исправить ослабѣвшій такелажъ.

Въ продолженіе 16-суточнаго плаванія изъ Бреста имѣли постоянные противные вѣтры, большею частію весьма крѣпкіе. Два раза вынуждены были держаться подъ глухо-зарифленнымъ гротъ-марселемъ и разъ даже подъ одними триселями,—за тѣмъ весь переходъ совершенъ на булиняхъ.

Пріемъ провизіи въ Брестѣ задержалъ тамъ корветъ 9 сутокъ. Брестъ оставили подъ парами, которые прекратили вечеромъ того же числа, получивъ легкій вѣтеръ отъ О. Но вѣтеръ этотъ безпрестанно стихалъ и, не смотря на то, что несли всевозможные паруса, черезъ двое сутокъ находились на рубежѣ Бискайской бухты и океана. 3 числа развели пары; но на слѣдующій день вѣтеръ опять задулъ отъ О и потому снова поставили паруса. 6 декабря свѣжій брамсельный вѣтеръ дулъ на нѣсколько часовъ отъ WNW, и корветъ, подъ нижними парусами и брамселями, при марселяхъ въ одинъ рифъ, имѣлъ ходу, въ бейдевиндъ, весьма часто до $8^1/_2$ узловъ.

7 декабря прошти гѣвали всѣ сутки. 8-го числа опять начали править въ бейдевиндъ, при вѣтрѣ WSW. Къ вечеру 9-го вѣтеръ засвѣжѣлъ. На другой день SW нагналъ черныя тучи и скрѣпчалъ до того, что принуждены были закрѣпить форъ-марсель. 13-го вѣтеръ скрѣпчалъ еще болѣе. На ночь остались подъ одними триселями и фокъ-стакселемъ. Съ 10 часу ночи вѣтеръ началъ быстро переходить къ W, потомъ къ NW и наконецъ къ N; отъ послѣдняго румба набѣжало нѣсколько шкваловъ съ проливнымъ дождемъ и до того жестокихъ, что корветъ, оставшійся подъ одними триселями, клало на бокъ весьма значительно. Съ полночи вѣтеръ началъ смягчаться.

Слѣдовавшіе за тѣмъ четыре дня вѣтеръ продолжалъ упорно дуть изъ SW четверти, то есть прямо противъ корветскаго пути. 16 декабря находились въ разстояніи 150 миль отъ Мадеры, имѣя маловѣтріе отъ SW; тогда развели пары и на другой день бросили якорь на 25 саж. глубинѣ.

18 декабря корветъ оставилъ Мадеру подъ парами. Но отойдя 20 миль, получили брамсельный вѣтеръ отъ О, съ которымъ и вступили подъ паруса. Этотъ вѣтеръ довелъ корветъ до 27° широты, т. е. до штилевой полосы на сѣверной границѣ NO пасата; чтобы миновать ее скорѣе, развели пары и пройдя около

100 миль, получили утромъ слѣдующихъ сутокъ пасатъ, въ широтѣ 26° N и долготѣ 21° 30′ W.

Съ этого времени плаваніе корвета было быстрѣе; суточные переходы были отъ 150 до 200 миль и однажды поставленные лиселя не убирали до острововъ Зеленаго мыса.

Въ бухту Порто-Гранде вошли подъ парусами въ день Рождества Христова.

Окончивъ всѣ работы по корвету и принявъ 77 тоннъ угля, 29 декабря корветъ оставилъ Порто-Гранде.

12 марта 1861 г. корветъ «Калевала» бросилъ якорь на Батавскомъ рейдѣ, черезъ 101 день по выходѣ изъ Бреста; изъ нихъ 4 дня было проведено на якорѣ въ Порто-Гранде и одинъ у Мадеры. Корветъ имѣлъ одинъ и тотъ же путь съ фрегатомъ «Свѣтлана», между Порто-Гранде и Зондскимъ проливомъ и совершилъ его въ 72 дня; фрегатъ же въ 67; Индѣйскій океанъ между меридіаномъ мыса Доброй надежды и Ява-Хедъ, корветъ прошелъ въ 31¼ день, т. е. на три дня долѣе фрегата.

Отъ острова St.-Vincent пасатъ дулъ свѣжо и корветъ, подъ лиселями съ лѣвой, быстро удалялся отъ берега. Съ уменьшеніемъ широты, пасатъ сталъ слабѣть и суточное плаваніе отъ 180 миль скоро уменьшилось до 100 и наконецъ до 68 миль. На полдень нашего новаго года корветъ находился въ широтѣ 9° 30 N, долготѣ 25° 5′ W. Медленно подвигались впередъ, при постепенно затихавшемъ вѣтрѣ и сильномъ зноѣ. 4 января находились въ широтѣ 5° 30′ N. Вечеромъ этого числа совершенно заштилѣли и тогда развели пары. Подъ парами прошли почти двое сутокъ, т. е. болѣе 300 миль, что̀ стоило 25 тоннъ угля, и не смотря на то, съ широты 0° 48′ N штилевали еще трое сутокъ; кромѣ того вопреки всѣмъ лоціямъ, корветъ подавало по 35 миль въ сутки къ востоку, что̀, вмѣстѣ съ маловѣтріемъ отъ SW, отнесло его въ долготу 23° 25′ W, въ которой и пересѣкли экваторъ 6 января.

Штиль продолжался до 10 января. Въ этотъ день вѣтеръ началъ наконецъ задувать изъ SO-й четверти; въ это время корветъ находился въ широтѣ 2° 48′ S, т. е. на 4° 18′ южнѣе сѣверной границы SO пасата. Но послѣ того пасатъ не установился сразу. Съ 12 января получили хорошій пасатъ, съ кото-

рымъ могли лечь въ бейдевиндъ на SW по компасу; ходъ подъ всѣми парусами доходилъ до $9^1/_2$ узловъ. Суточныя плаванія въ бейдевиндъ были отъ 160 до 191 мили. Руль ходилъ $^3/_4$ шлага на вѣтрѣ; увеличивъ же диферентъ перевозомъ орудій на корму, вывели руль до $^1/_2$ шлага.

Съ широтѣ 18° S, пасатъ началъ слабѣть и въ 23° S широты, онъ окончился сильнымъ шкваломъ отъ SW. 22 января находились въ южной штилевой полосѣ SO пасата, почему поспѣшили развести пары и сутки шли подъ двумя котлами, при совершенно мертвомъ штилѣ. Курсъ имѣли, согласно наставленій Мори, на югъ. На другой день пары были прекращены и корветъ вступилъ подъ паруса, при бомъ-брамсельномъ N. Слѣдующіе за тѣмъ 6 дней, имѣли перемѣнные вѣтры изъ NW четверти, т. е. именно тѣ, о которыхъ говоритъ Мори.

Спокойное тропическое плаваніе корвета кончилось на параллели 32° S, гдѣ встрѣтили свѣжій SW. 27 января, въ широтѣ 36° 15′ S, долготѣ 20 W корветъ, подъ марселями и фокомъ, пошелъ по 11 узловъ въ бакштагъ, при свѣжемъ NW; съ этаго мѣста начали склонять курсъ къ востоку. По выходѣ изъ SO пасата продолжали увеличивать широту; съ 38° S широты плаваніе корвета начало постепенно возрастать. 30 января сдѣлали 192 мили, слѣдующія затѣмъ сутки 210. Вечеромъ 1 февраля вѣтеръ зашелъ къ S и засвѣжѣлъ; но на другой день стихъ. Послѣ того, черезъ двое сутокъ, получили ровный вѣтеръ изъ NO четверти; съ этимъ вѣтромъ опять начали быстро подвигаться впередъ. Меридіанъ мыса Доброй Надежды прошли 7 февраля въ широтѣ 41° 47′ S, т. е. въ 475 миляхъ. Заходить на мысъ не имѣли никакой нужды.

Индѣйскій океанъ встрѣтилъ корветъ сильнымъ шкваломъ отъ S, вслѣдъ за которымъ задулъ свѣжій противный вѣтеръ отъ SO; корветъ легъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ подъ марселями въ два рифа, и увеличивъ широту до $43^1/_2{}^\circ$ S, получили N, скоро перешедшій къ NW, съ которымъ и легли по параллели. Съ этого времени плаваніе корвета было при свѣжихъ попутныхъ вѣтрахъ, которые однакожъ не достигали силы штормовъ. Изъ 31-го дня только два раза были подъ марселями въ два рифа. Такимъ образомъ корветъ промчался до 93° O долготы и 35° S широты. Въ этомъ мѣстѣ заштилѣли, и пройдя однѣ сутки подъ парами,

получили SO; этотъ вѣтеръ сначала дулъ очень свѣжо; но по мѣрѣ того, какъ подымались на сѣверъ, онъ постепенно принималъ характеръ пасата. Южный тропикъ пересѣкли 5 марта въ 98° О-й долготы. 10 марта, въ широтѣ 11° N, заштилѣли, почему и вступили подъ пары. На другой день увидали Ява-Хедъ и ночью вошли въ проливъ; за тѣмъ, продолжая плаваніе подъ парами, вечеромъ слѣдующаго дня, т. е. 12 марта, вошли на Батавскій рейдъ.

Пріемъ угля задержалъ корветъ въ Батавіи, потому что пришлось переходить съ рейда къ острову Онрусту, на которомъ расположено Голландское адмиралтейство и гдѣ находится угольный складъ.

Батавію оставили 30 марта и вышли подъ парами, при противномъ маловѣтріи. Въ Китайское море пошли проходомъ Stolse, въ Гаспарскомъ проливѣ. Экваторъ пересѣкли въ 107° О долготы и за тѣмъ взяли курсъ по западную сторону группы острововъ St Esprit и между островами Натуна и Анамба. На ночь 24 марта вступили подъ паруса, при маловѣтріи, но вечеромъ слѣдующихъ сутокъ снова развели пары.

Пройдя между Парасельскими островами и Маклесфильдской банкой, встрѣтили свѣжій NO, и потому подняли винтъ, поставили паруса и начали подвигаться впередъ лавировкою. 5 апрѣля сдѣлали длинный галсъ къ берегу и находились въ полдень въ 108 миляхъ отъ Гон-Конга. Воспользовавшись нѣсколько затихшимъ вѣтромъ, вступили подъ пары и ночью 6 апрѣля бросили якорь на Гон-Конгскомъ рейдѣ.

Трудный переходъ въ 2000 миль отъ Батавіи до Гон-Конга совершенъ въ 17½ сутокъ, изъ которыхъ подъ парами были почти 11 сутокъ; угля израсходовано 150 тоннъ.

15 апрѣля оставили Гон-Конгъ подъ парами; въ этотъ день NO муссонъ сталъ стихать. Около полудня слѣдующихъ сутокъ, находясь при входѣ въ Формозскій проливъ, получили SW, который очень скоро засвѣжѣлъ. При такихъ обстоятельствахъ, рѣшились идти проливомъ по западную сторону острова; тотчасъ же прекратили пары и, подъ всѣми парусами, шли по 10½ узловъ. Къ полуночи вѣтеръ сталъ стихать, и къ 3 часамъ утра 17 апрѣля корветъ подъ лиселями не имѣлъ ходу. Для прекраще-

нія сильныхъ ударовъ въ корму, на большомъ волненіи, развели пары; черезъ 2 часа когда дали ходъ машинѣ, задулъ свѣжій NO, который усилился изумительно скоро. Въ 6 часу утра этимъ вѣтромъ, вмѣстѣ съ быстро образовавшимся острымъ волненіемъ, корветъ поставило поперегъ послѣдняго, и не смотря на полный ходъ машины, корветъ пересталъ слушать руля. Въ это время онъ находился по срединѣ Формозскаго пролива, имѣя подъ вѣтромъ въ 35 миляхъ Пескадорскіе острова, и потому, не расчитывая удержать свое мѣсто подъ парусами, спустились въ бухту Амоя, находившуюся въ 32 миляхъ на лѣвомъ траверзѣ. Входные острова разсмотрѣли весьма удачно и въ 11 часовъ утра бросили якорь на внутреннемъ рейдѣ Амоя, совершенно закрытомъ отъ вѣтра и волненія.

Здѣсь корветъ провелъ двое сутокъ, выжидая перемѣны NO, дувшаго во все это время весьма свѣжо. 19 апрѣля вѣтеръ началъ стихать, сохраняя все то же противное для корвета направленіе. Въ 9 часу утра вышли изъ Амоя. Съ полудни вѣтеръ снова началъ свѣжѣть, и съ 3 часа корветъ подъ парами, при сильномъ волненіи, подвигался впередъ только по 4 узла. Вступили подъ паруса и легли въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, подъ марселями въ одинъ рифъ. Въ полночь поворотили на другой галсъ и утромъ слѣдующихъ сутокъ подошли къ берегу, немного выше Амоя; вѣтеръ нѣсколько стихъ, почему развели пары. Въ сутки прошли 130 миль, при противномъ вѣтрѣ, и 21 апрѣля благополучно миновали сѣверную оконечность Формозы.

Свѣтлое Христово Воскресеніе встрѣтили въ морѣ, вблизи Чусанскаго архипелага; густой туманъ совершенно закрылъ горизонтъ, вслѣдствіе чего должны были медленно подвигаться впередъ по лоту. Послѣ полдня взяли курсъ на Saddle islands, которыхъ однакожъ за туманомъ не могли разсмотрѣть; въ 8 часу вечера бросили якорь на 10-саженной глубинѣ, во избѣжаніе потери мѣста при отливѣ. Съ разсвѣтомъ слѣдующихъ сутокъ, подъ парами, подошли къ островамъ, при самомъ густомъ туманѣ; у острова Гуцслава приняли лоцмана и, пройдя Ян-це-Кіянгъ, бросили якорь въ Вусунгѣ. На другой день, т. е. 25 апрѣля, перешли съ приливомъ въ Шанхай и въ 10 часовъ утра стали фертоингъ.

Здѣсь командиръ корвета получилъ предписаніе контръ-адми-

рала Лихачева слѣдовать въ гавань Новгородскую, зайдя по пути на островъ Тсу-Сима. Но корветъ, по просьбѣ нашего консула, остался въ Шанхаѣ, до разрѣшенія спора, возникшаго между Китайскими мѣстными властями и капитаномъ парохода Амурской К°. «Св. Ѳеодосій», чтобы при этомъ русскіе интересы, въ случаѣ надобности, не были лишены защиты.

10 мая капитанъ парохода «Св. Ѳеодосій» получилъ изъ Китайской таможни всѣ бумаги къ безпрепятственному выходу изъ Шанхая, и потому корветъ 11 мая отправился по назначенію.

34.

Клиперъ „Абрекъ“.

Снявшись съ якоря съ Кронштадтскаго рейда, 18 октября 1860 г., клиперъ «Абрекъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Пилкина, 22 октября бросилъ якорь на Кильскомъ рейдѣ, сдѣлавъ этотъ переходъ подъ парами. При входѣ на рейдъ клиперъ у Фридрихсортскаго маяка приткнулся къ песчанной отмели, но на слѣдующее утро былъ сдернутъ корветомъ «Калевала«. Во весь переходъ до Киля клиперъ имѣлъ постоянный штиль или самый тихій вѣтеръ.

27 октября, при свѣжемъ NO, снялся съ якоря подъ парами и пошелъ по направленію къ Большому Бельту, гдѣ къ вечеру бросилъ якорь. На слѣдующій день продолжалъ плаваніе до маяка Лесе-Роне, гдѣ ночь опять оставался на якорѣ. 29-го прошли Скагенъ и къ вечеру были уже въ Нѣмецкомъ морѣ. 30-го прекратили пары и вступили подъ паруса, при свѣжемъ SSO и большой зыби. Къ вечеру скрѣпчавшій вѣтеръ заставилъ закрѣпить марсели, поставить штормовые трисели и вступить подъ пары. Качка клипера хотя была значительная, но плавная. 31 октября, подойдя къ вечеру, при стихнувшемъ вѣтрѣ, къ Лавестовскому маяку, бросили якорь, а на слѣдующій день, принявъ лоцмана, вошли въ Темзу, гдѣ въ $^1/_2$ 5-го часа бросили якорь противъ Гревзенда.

Здѣсь, для осмотра подводной части клипера, ввели его въ докъ и, не найдя никакихъ поврежденій, черезъ два дня вывели его изъ дока. Въ Гревзендѣ остались для окончанія работъ по

передѣлкѣ угольныхъ ящиковъ, дымовыхъ трубъ и вообще исправленій, относящихся до машины.

Перемѣна винта, на разборный, системы Модслея, задержала клиперъ въ Гревзендѣ. 6 декабря клиперъ снялся съ якоря подъ парами и, простоявъ ночь у плавучаго маяка Норъ, 9-го въ полдень бросилъ якорь на Брестскомъ рейдѣ.

На переходѣ до Бреста шли подъ парами до маяка Стартъ-Поинтъ, у котораго, получивъ ровный NO, прекратили пары и вступили подъ паруса; но въ полночь, по причинѣ стихнувшаго вѣтра, снова развели пары, подъ которыми и прибыли въ Брестъ.

17 декабря клиперъ совершенно былъ готовъ къ выходу, но лоцманъ предсказывалъ въ непродолжительномъ времени штормъ, почему и отказался вести клиперъ. На другой день, дѣйствительно, SW былъ въ полной силѣ и клиперъ могъ выйти только 20 декабря, при тихомъ О-мъ вѣтрѣ. На другой день прекратили пары.

Пользуясь установившимся за тѣмъ NO вѣтромъ, до 2 января шли подъ парусами; 2-го же, по случаю штиля, развели пары. 3-го задулъ тихій вѣтеръ отъ NW, потому прекратили пары; за тѣмъ вѣтеръ перешелъ къ N и дулъ отъ этого румба до самаго прибытія клипера въ Порто-Прайя, гдѣ бросили якорь 6 января 1861 г.

Оставя Порто Прайя 8 января, 26-го утромъ клиперъ былъ у входа въ Ріо-Жанейро, но, по причинѣ маловѣтрія, на рейдъ прибылъ на другой день.

На послѣднемъ переходѣ клиперъ пользовался довольно свѣжимъ ONO пасатомъ, сопровождавшимъ его до 2° 10′ N широты и 28° 25′ долготы, около которой, основываясь на картахъ Мори, расчитывали имѣть самый непродолжительный штиль; но случилось совершенно иначе: прождавъ напрасно 2½ сутокъ, кончили тѣмъ, что 12 часовъ шли подъ парами, до полученія OSO пасата въ 0° 40′ S широты. Экваторъ пересѣкли 15 января въ долготѣ 29° 35′. Въ широтѣ 4° S снова получили штиль, и уже за тѣмъ установившійся SO пасатъ довелъ клиперъ до 16° 26′ S широты и 34° 42′ W долготы, гдѣ перемѣнился на NO и NW мусоснъ, сопровождавшій клиперъ домыса Фріо.

1 марта клиперъ прибылъ въ Саймонсъ-бай, сдѣлавъ переходъ изъ Ріо-Жанейро въ 27 дней. Выйдя изъ Ріо-Жанейро и получивъ свѣжій NO, переходившій въ NW, клиперъ, вопреки наставленіямъ Мори, совѣтующимъ идти прямо въ широту, пошелъ болѣе кратчайшимъ путемъ, придерживаясь направленія великаго круга и подаваясь въ одно время въ широту и долготу. До широты 30° не имѣли причины раскаяваться въ этомъ; но здѣсь получили S и SO, продержавшій клиперъ почти на мѣстѣ цѣлую недѣлю и перемѣнившійся къ SW не ранѣе, какъ увеличили широту до 33°; за тѣмъ каждый день, когда клиперъ относило вѣтромъ и теченіемъ, замѣчали, что вѣтеръ стихалъ и заходилъ къ S.

Хронометры клипера на послѣднемъ переходѣ значительно измѣнили свой ходъ, заставивъ считать мѣсто клипера въ 30 миляхъ восточнѣе дѣйствительнаго.

По приходѣ въ Ріо-Жанейро, въ 10 часовъ вечера, вѣтеръ до того скрѣпчалъ, что при двухъ якоряхъ, клиперъ дрейфовало, такъ что въ теченіи всей ночи, при сильныхъ порывахъ, дѣйствовали машиной. Утромъ переложили якоря, ставъ правильно фертоингъ.

16 марта, окончивъ всѣ расчеты съ берегомъ, клиперъ вышелъ изъ Саймонской бухты, при довольно ровномъ NO, подъ парусами, но вскорѣ заштилѣло и должны были развести пары. Въ 5 часовъ утра, отойдя отъ мыса на 70 миль и получивъ тихій W, прекратили пары.

Подъемъ до параллели 43° былъ сдѣланъ быстро, идя при ровномъ NO и увеличивая въ одно время широту и долготу, но за тѣмъ, до меридіана 90°, уже не шли иначе, какъ въ бейдевиндъ, потому что вѣтеръ, съ упрямою настойчивостію, все время дулъ отъ NO и SO, и только изрѣдка отходилъ къ NNO. Встрѣченные клиперомъ штормы также дули изъ O-й четверти.

Меридіанъ острововъ С. Павла и Амстердама прошли въ широтѣ 40° 10′, на 21-й день плаванія отъ мыса, при томъ же NNO вѣтрѣ, который не оставлялъ клипера до меридіана 90°, и только здѣсь, наконецъ, получили крѣпкій SW, начавшійся сильнымъ шквалomъ. Вѣтеръ этотъ подвинулъ клиперъ въ трое сутокъ на 750 миль и потомъ, стихая, перешелъ послѣдователь-

но въ SO пасатъ, позволявшій сначала дѣлать только до 120 миль въ сутки, но потомъ, на параллели 24°, дававшій до 200 и 220 миль.

21 апрѣля, въ 3 часа ночи, подошли на видъ о-ва Рождества, параллель котораго прошли въ 6 часовъ утра, въ 4 миляхъ. 22 апрѣля, при маловѣтріи, вошли подъ парами въ Зондскій проливъ, и такъ какъ этотъ день былъ праздникъ Свѣтлаго Христова Воскресенья, то, желая дать командѣ встрѣтить этотъ день покойно, командиръ клипера рѣшился идти на Анжерскій рейдъ, гдѣ въ 8 часовъ пополудни и сталъ на якорь.

Подходя къ рейду въ совершенной темнотѣ, на клиперѣ не замѣтили судна, стоявшаго на якорѣ безъ огней и, проходя мимо его, задѣли грота-брасомъ за нокъ бомъ-утлегаря судна, который и былъ сломанъ; а вмѣстѣ съ тѣмъ сломали и на клиперѣ грота-рей.

На переходѣ отъ мыса Доброй Надежды до Анжера, употреблено ровно 37 дней, что, по сравненію съ переходами другихъ клиперовъ, хотя и даетъ выигрышу во времени отъ 5 до 18 дней, но этотъ выигрышъ, по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Пилкина, слѣдуетъ отнести не столько къ преимуществамъ хода «Абрека» передъ другими судами, сколько къ его превосходнымъ качествамъ, позволявшимъ не приводить отъ крѣпкаго попутнаго вѣтра и, не смотря на большое волненіе, идти въ полъ-вѣтра.

24 апрѣля, когда послѣ двухъ дней штиля, задулъ тихій западный вѣтеръ, клиперъ снялся съ якоря. Имѣя ходу отъ 4 до 7 узловъ, на другой день въ 9 часовъ вечера подошли къ Гаспарскому проливу, гдѣ въ ожиданіи разсвѣта, стали на якорь.

Стихнувшій въ продолженіе ночи вѣтеръ заставилъ развести пары, чтобы пройти Маклесфильдскій каналъ. Миновавъ островъ Гаспаръ, не смотря на маловѣтріе, дававшее до $2^1/_2$ узловъ ходу, вступили подъ паруса, и съ помощію попутнаго теченія, черезъ два дня подошли къ Сингапурскому проливу, на разстояніе 5 миль, откуда уже шли подъ парами и 29 апрѣля бросили якорь на Сингапурскомъ рейдѣ.

Оставивъ Сингапурскій рейдъ 6 мая, клиперъ былъ принужденъ, по причинѣ постоянныхъ штилей, почти всю южную часть Китайскаго моря до острова Пуло-Сопата, идти подъ парами,

прекращая ихъ при малѣйшемъ дуновеніи вѣтра, чрезъ что параллель этого острова прошли только 10 мая. При тихомъ NO и SW, продолжая плаваніе подъ парусами, прибыли въ Гон-Конгъ 16 мая. Соѣлавъ въ этомъ портѣ нѣкоторый запасъ провизіи и угля, продолжали плаваніе, выйдя съ рейда 21 мая. Тѣ же штили, но перемежающіеся иногда свѣжими противными вѣтрами, сопровождали клиперъ до Шанхая, котораго достигли благополучно 29 мая, сдѣлавъ послѣдній переходъ въ 200 миль подъ парами.

Въ Шанхаѣ было получено клипером отъ начальника отряда особое назначеніе, во исполненіе котораго 1 іюня клиперъ готовъ былъ оставить Шанхай; но неожиданное поврежденіе задержало его тамъ нѣсколько лишнихъ дней.

1 іюня прибылъ на клиперъ лоцманъ, который потребовалъ, чтобы тотчасъ же снимались съ фертоинга, говоря что завтра для этого не будетъ времени, потому что до отлива, который начнется въ 6 часовъ утра, клиперъ долженъ уже миновать узкости. Требованіе его было исполнено. Ночью, когда перемѣнилось теченіе, клиперъ покатился въ обратную, противъ предположеній лоцмана сторону, и сошелся съ однимъ изъ близъстоявшихъ купеческихъ судовъ, при чемъ утлегарь купца, нажимая на бизань-штаги, сломилъ бизань-мачту клипера, а вадеръ-штагами раздавилъ катеръ. На купеческомъ суднѣ лопнулъ мартинъ-бакштагъ, сломило обухъ у другаго бакштага и потерло нѣсколько тросовыхъ утлегарь-бакштаговъ.

Имя лоцмана, убѣжавшаго съ клипера, во время этой ломки, было сообщено консулу для взысканія. Мачту сдѣлали за 272 руб.; катеръ купили новый за 205 руб. и, 5 іюня, черезъ три дня послѣ этой аваріи, снялись съ якоря.

1861 годъ.

35.

Корветъ „Новикъ“.

16 сентября 1861 года корветъ «Новикъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Скрыплева и подъ флагомъ отряднаго на-

чальника Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала Попова, отправился изъ Кронштадта къ берегамъ Амура.

По выходѣ изъ Кронштадта корветъ шелъ подъ парами до 19 сентября, когда, находясь въ 15 миляхъ отъ о-ва Эланда, вступилъ подъ паруса. 20 сентября опять развелъ пары и пошелъ, для пополненія угля, въ Карлскрону, гдѣ и сталъ на якорь въ тотъ же день. Погрузивъ уголь, на другой день слѣдовалъ далѣе и 23-го достигъ Копенгагена. На этомъ переходѣ «Новикъ» былъ подъ парусами $89^1/_2$ часовъ.

24 сентября, въ 9 час. утра, корветъ вышелъ изъ Копенгагена подъ парами; на пути 26-го зашелъ за угленъ въ Христіанзандъ, откуда 28-го продолжалъ плаваніе подъ парами. 30 сентября поставилъ паруса, прекративъ пары, и шелъ подъ парусами до 2 октября. Въ этотъ день снова развелъ пары и 4 октября пришелъ благополучно на рейдъ города Райда (на Вайтѣ)

Во время стоянки корвета «Новикъ» у г. Райда, два раза изволилъ посѣщать корветъ Его Императорское Высочество Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, а 19 октября—и съ Великою Княгинею Александрою Іосифовною. 12 числа на Спитгедскомъ рейдѣ пробовалъ машину, при 20 фун. пару; корветъ прошелъ пробную милю, съ попутнымъ теченіемъ 10 узловъ, а при противномъ теченіи $8^3/_4$ узловъ. Вечеромъ 21 числа корветъ перешелъ къ Портсмуту, для погрузки угля и прочихъ запасовъ, а 24-го получилъ предписаніе начальника отряда отправиться въ Брестъ, для изготовленія къ дальнѣйшему плаванію. 26 числа корветъ снялся съ якоря, подъ парами. На другой день въ полдень взяли курсъ на Уэссанъ. 28-го числа въ 4 часа, стали на якорь на Брестскомъ рейдѣ.

25 января 1862 года корветъ «Новикъ», въ составѣ отряда контръ-адмирала Попова, оставилъ Брестскій рейдъ, для слѣдованія въ Кадиксъ. Выйдя подъ парами, при тихомъ W вѣтрѣ, 26 января прекратили пары и вступили подъ паруса, при брамсельномъ вѣтрѣ отъ OSO. 1 февраля нѣсколько часовъ былъ штиль. Потомъ задулъ вѣтеръ NO, перешедшій скоро къ S, который довелъ отрядъ до самаго Кадикса, гдѣ бросили якорь 4 февраля.

13 февраля корветъ «Новикъ» снялся съ якоря съ Кадик-

скаго рейда, подъ парами. Къ вечеру вѣтеръ началъ задувать отъ O, а потому прекратили пары. Съ полдня 14 февраля вѣтеръ началъ заходить къ S, а къ вечеру корветъ уже качался подъ зарифленными марселями, при крѣпкомъ вѣтрѣ отъ WSW. Этотъ вѣтеръ продолжался почти шесть дней, переходя отъ S до NW, съ сильными порывами. Съ 20 по 22-е число вѣтеръ на столько благопріятствовалъ, что корветъ поднялся на 4° къ W. Съ 22 по 24-е лавировали при брамсельномъ вѣтрѣ между SW и NW; 24-го, при тихомъ вѣтрѣ, развели пары. Подойдя на видъ о-ва Пальмы (западный изъ Канарскихъ острововъ), 25 февраля прекратили пары, при наступившемъ тихомъ ONO вѣтрѣ. Пройдя Канарскіе острова, въ широтѣ 28° N, получили пасатъ, весьма рано по времени года; но онъ имѣлъ направленіе болѣе отъ O и OSO. Этотъ вѣтеръ довелъ корветъ до о-въ Зеленаго мыса въ четыре дня; среднее суточное плаваніе было 190 миль. 1 марта вѣтеръ стихъ, почему развели пары и пошли на о-въ С.-Винцента. 2 марта стали на якорь въ Порто-Гранде. Здѣсь приняли 62 тонна угля (по 48½ шил. за тоннъ), вытянули и вытировали такелажъ.

8 марта корветъ вышелъ изъ Порто-Гранде, и, имѣя надобность въ зелени и водѣ, которыхъ тамъ не нашли, бросилъ якорь въ Порто-Прайя. Наливка водою задержала здѣсь корветъ до 10 числа. По выходѣ изъ Порто-Прайя, при тихомъ NO, шли въ бакштагъ. Вѣтеръ по временамъ свѣжѣлъ и ходъ корвета доходилъ до 150 миль въ сутки. Съ приближеніемъ къ экватору, вѣтеръ стихалъ. 16 марта, въ 1° 15′ N шир., вступили подъ пары; 17 марта пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 27° 31′ W; въ тотъ же день получили легкій вѣтеръ отъ SO, прекратили пары и вступили подъ паруса. Плаваніе отъ экватора въ южныя широты было самое утомительное; при постоянныхъ штиляхъ и маловѣтріи, корветъ едва подвигался отъ 50 до 70 миль въ сутки. Апрѣля 3-го, при совершенномъ штилѣ, развели пары; 4-го числа пересѣкли тропикъ Козерога, въ долг. 33° 47′ W. Въ тотъ же день прекратили пары и вступили подъ паруса, при тихомъ вѣтрѣ отъ N, но черезъ 7 часовъ наступилъ штиль, а 5 апрѣля задулъ тотъ же SO, который упорно преслѣдовалъ корветъ до южныхъ широтъ. Съ приближеніемъ къ большимъ широтамъ, вѣ-

теръ началъ свѣжѣть и отходить къ OSO и O, такъ что дозволилъ лечь на S, и въ 36° 30′ S широты вѣтеръ отошелъ въ NO четверть и позволилъ лечь на SOtO. Къ утру 16-го, въ шир. 37° 30′, при крѣпкомъ вѣтрѣ отъ N, взяли настоящій курсъ по параллели. Долготу измѣняли быстро, при свѣжихъ вѣтрахъ, дувшихъ отъ NNO до S, черезъ W. Мая 22-го бросили якорь въ Саймонсъ-баѣ.

Всего отъ Порто-Гранде переплыто 5500 миль. По меридіану 3000 миль прошли въ 38 дней; по параллели 2500 миль въ 14½ дней. Весь переходъ, выключая стоянки въ Порто-Прайя, сдѣланъ въ 52 дня, изъ коихъ 72½ часа подъ парами.

15 мая снялись съ якоря изъ Саймонсъ-бая, подъ парами. По выходѣ изъ бухты, вступили подъ паруса и взяли курсъ SSW. 18 мая, въ широтѣ 39°, получили свѣжій W вѣтеръ, который дулъ во все плаваніе корвета до острововъ Амстердама и Павла очень свѣжо, переходя отъ S къ NW и обратно, разводя огромное волненіе. Пройдя меридіанъ этихъ острововъ получили NO; который замедлилъ плаваніе на четверо сутокъ. Іюня 7-го, въ широтѣ 35° 27′ S, долготѣ 93° O, получили SW муссонъ. Тропикъ Козерога пересѣкли въ долготѣ 102° 15′ O. Съ приближеніемъ въ малыя широты, вѣтеръ постепенно стихалъ. 18 іюня прошли, въ виду о-ва Рождества, а 19-го увидѣли Ява-Хедъ, развели пары и къ вечеру вошли въ Зондскій проливъ, Принцевымъ каналомъ. На другой день стали на якорь на Анжерскомъ рейдѣ, для закупки зелени и мяса. 21 іюня снялись съ якоря, подъ парами, и взяли курсъ къ Гаспарскому проливу. 22-го числа, находясь въ 30 миляхъ отъ острова Банка, за пасмурною погодою, стали на якорь; въ 7 час. вечера того же числа снялись съ якоря, въ 9 часовъ прошли Гаспарскій проливъ и взяли курсъ въ Сингапуръ, куда прибыли 25 іюня.

Переходъ отъ мыса до Зондскаго пролива сдѣланъ въ 35 дней; подъ парами были 72 часа.

29 іюня снялись съ якоря съ Сингапурскаго рейда и 8 іюля прибыли въ Гон-Конгъ, сдѣлавъ этотъ переходъ въ 1500 миль, при умѣренныхъ попутныхъ вѣтрахъ и подъ парами. Здѣсь получено было предписаніе контръ-адмирала Попова слѣдовать корвету въ Хакодате.

Принявъ на 4 мѣсяца провизіи и $94^1/_2$ тонна угля, по 16 долларовъ за тоннъ, корветъ былъ готовъ къ выходу въ море 16 іюля; но дувшій съ 14-го числа тайфунъ задержалъ его еще на 6 дней.

21 іюля вышли изъ Гон-Конга, для слѣдованія въ Хакодате. Имѣя постоянные штили, корветъ шелъ подъ парами и на пути долженъ былъ зайти на сутки въ Нагасаки за углемъ.

5 августа вышли изъ Нагасаки. Пройдя острова Гото и Тсусима, вступили подъ паруса. Въ Японскомъ морѣ имѣли тихіе вѣтры отъ NO и O и потому корвету часто приходилось вступать подъ пары. Подходя къ Сангарскому проливу, вѣтеръ отъ NO засвѣжѣлъ; но при постоянномъ теченіи къ NO, корветъ, по пеленгамъ, шелъ до 12 узловъ.

8 августа бросили якорь въ Хакодате. Здѣсь получилъ онъ назначеніе слѣдовать въ гавань Владивостокъ, для описи.

36.

Корветъ „Рында“

9 октября 1861 года вышелъ изъ Кронштадта, для слѣдованія къ Восточнымъ берегамъ Сибири, корветъ «Рында», подъ командою капитанъ-лейтенанта Сфурса-Жиркевича.

Выйдя изъ Кронштадта подъ парами и замѣтя значительный расходъ угля, корветъ зашелъ 11 октября на Ревельскій рейдъ, для пополненія запаса угля.

Принявъ въ Ревелѣ 2500 пуд. угля, 14 октября, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ W, корветъ вышелъ въ море; но скрѣпчавшій вѣтеръ принудилъ его на ночь зайти въ Балтійскій портъ. Къ утру вѣтеръ перешелъ къ NNW, и корветъ вышелъ въ море подъ парусами. Въ Балтійскомъ морѣ встрѣтили маловѣтріе отъ SW, и потому развели пары. 17-го числа прошли Борнгольмъ; но вскорѣ нашедшій густой туманъ принудилъ стать на якорь у Арконскаго маяка на $5\ ^1/_2$ часовъ. За тѣмъ продолжали путь подъ парами, при маловѣтріи отъ SSW. Въ ночь съ 18 на 19

число, густой туманъ заставилъ простоять на якорѣ въ бухтѣ между Дарсеропртскимъ и Маріенлехтенскимъ маяками.

19 октября корветъ прибылъ на Кильскій рейдъ; отсюда перешелъ въ Гревзендъ. 1 декабря изъ Гревзенда отправился въ Плимутъ; но по выходѣ изъ Темзы, встрѣтилъ весьма сильный противный вѣтеръ, почему на ночь сталъ на якорь у Нордъ-Форланда. 2 декабря снялись съ якоря и продолжали путь до Плимута подъ парами. 4 декабря прибыли въ Плимутъ, откуда, подъ парами и парусами, перешли на Брестскій рейдъ.

25 января 1862 года корветъ оставилъ Брестскій рейдъ, для слѣдованія въ Кадиксъ, въ отрядѣ контръ-адмирала Попова, куда и прибылъ 5 февраля.

13 февраля корветъ «Рында» отправился изъ Кадикса, для слѣдованія въ Гон-Конгъ. Контръ-адмиралъ Поповъ, 9 февраля 1862 г., ушелъ на почтовомъ пароходѣ въ Марсель, приказавъ отряду на другой же день отправиться по назначенію. Но приказаніе это не могло быть исполнено, такъ какъ, по свѣжести вѣтра, испанцы отказывались доставлять уголь и быковъ.

Утромъ 13-го, весь отрядъ снялся съ якоря, подъ парами, при тихомъ S вѣтрѣ. Корветъ «Рында», въ шир. 35° 10′ N, долготѣ 10° 20′ W отъ Гр. прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, при вѣтрѣ SSW. Но вскорѣ задулъ W. Въ ночи вѣтеръ достигъ степени шторма и продолжался съ такою силою всѣ сутки 15 февраля. Ночь съ 15 на 16-е провели подъ гротъ-марселемъ и штормовыми парусами, къ утру же вѣтеръ сталъ стихать: но не надолго, послѣ полудни онъ снова засвѣжѣлъ и состояніе погоды предшествующихъ сутокъ возобновилось и продолжалось такимъ образомъ до 19 февраля. Въ продолженіе этого времени вѣтеръ переходилъ отъ SW къ NW, что̀ составляетъ одну изъ примѣтъ штормовъ у Мадеры. Остальныхъ двухъ корветовъ не было уже видно. 19 февраля получили NW, съ которымъ быстро понеслись къ S.

22 февраля, подходя въ группѣ Канарскихъ острововъ, встрѣтили противное маловѣтріе и вступили подъ пары. На другое же утро стали на якорь въ Санта-Круцѣ (на Тенерифѣ).

23 февраля получено было на корветѣ извѣстіе, что испанскія войска, отправленныя изъ Кадикса въ Гаванну и С.-Домин-

го, на зафрахтованномъ пароходѣ Cantabria, находятся въ бѣдственномъ положеніи въ бухтѣ Gomera на о-вѣ того же имени, куда Cantadria, по случаю внезапно открывшейся течи, выбросился на отмель, не успѣвъ спасти достаточно провизіи, чтобы продовольствовать огромный дессантъ. Узнавъ объ этомъ, командиръ корвета предложилъ свои услуги бѣдствующимъ, и дессантъ съ ихъ багажемъ былъ перевезенъ въ Санта-Круцъ.

Обстоятельство это задержало корветъ на рейдѣ до 25 февраля. Потеря же даглистоваго якоря задержала здѣсь корветъ еще на два дня. Наконецъ, послѣ тщетныхъ поисковъ его, 26 февраля снялись съ якоря подъ парусами, при вѣтрѣ O и на другой день получили NO пасатъ, съ которымъ благополучно прибыли въ Порто-Гранде 4 марта.

Принявъ 59 тоннъ угля и обтянувъ стоячій такелажъ, 9 марта корветъ отправился изъ Порто-Гранде, при совершенномъ штилѣ; но пройдя 40 миль, вошли въ NO пасатъ и вступили подъ паруса, взявши курсъ, чтобы пересѣчь экваторъ между 25° и 26° W долготы. 15 марта, не дойдя 160 миль до экватора, встрѣтили экваторіальное затишье, почему снова вступили подъ пары, и подъ парами пересѣкли экваторъ 16 марта, въ долготѣ 25° 30′ W. На другой день съ утра начались шквалы, съ проливнымъ дождемъ отъ S, предвѣщавшіе приближеніе SO пасата, и того же 17-го числа, въ полдень, прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ началѣ пасата имѣли весьма большіе жары, во время которыхъ косвенныя трещины на гротъ-мачтѣ значительно расширились и потому наложили на нее шкалы; но не смотря на принятыя предосторожности, 17 апрѣля, при маловѣтріи, но при большой зыби, гротъ-мачта надломилась ниже бугеля отъ путенсъ-вантъ; тотчасъ же взятъ былъ за топъ гротъ-мачты 8-ми дюймовый кабельтовъ, а за топъ гротъ-стеньги 5-ти дюйм. перлинь и вытянуты у кормовыхъ пушечныхъ портовъ, а на другой день положили самыя прочныя шкалы, какія только позволяли судовыя средства. Укрѣпя мачту, могли носить гротъ-марсель во всю стеньгу, только не въ свѣжій вѣтеръ. При такихъ обстоятельствахъ, нашли необходимымъ спуститься на мысъ Доброй Надежды въ Саймонсъ-бай, куда и прибыли утромъ 1 мая. По осмотрѣ мачты, она оказалась совершенно негодною

и потому замѣнена новою. Дерево для мачты было отпущено отъ порта.

Переходъ отъ Порто-Гранде сопровождался большею частію штилями; въ Саймонсъ-бай прибыли на 54-я сутки.

29 мая корветъ «Рында» отправился съ Саймонсъ-байскаго рейда подъ парами, имѣя на буксирѣ транспортъ «Гилякъ». При выходѣ изъ Фальсъ-бая, вѣтеръ сдѣлался отъ NW и далъ возможность транспорту вступить подъ паруса. Въ то же время и корветъ прекратилъ пары. Начало плаванія сопровождалось весьма неблагопріятными обстоятельствами; а именно: въ продолженіе первой недѣли имѣли два шторма, отъ OSO и NO, потомъ цѣлыя сутки совершеннаго штиля, съ неулегшеюся зыбью послѣ шторма. 6 іюня, въ широтѣ 39° 42′ S, долготѣ 31° 40′ O-й, NO вѣтеръ началъ отходить къ NW и хотя потомъ скрѣпчалъ до степени шторма, но былъ для корвета попутный, и лишь съ этого времени начали настоящее плаваніе, какое слѣдовало имѣть въ штормовой полосѣ Индѣйскаго океана, а именно: суточное плаваніе уже было отъ 217 до 240 миль. Но корвету было весьма трудно выдерживать почти черезъ день штормы, а волненіе раскачало его до того, что онъ началъ течь по $1^1/_2$ дюйма въ часъ. Но что еще важнѣе—попадавшая черезъ шпигаты вода и брызги отъ волнъ постоянно покрывали палубу водою на столько, что не успѣвали ее сгонять, и команда при 9° теплоты, начала заболѣвать простудою. 18 іюня прошли меридіанъ острововъ Амстердама и Павла, а 26-го, въ долготѣ 107° 15′, широтѣ 36°, начали подниматься на сѣверъ, при NW вѣтрѣ, который съ каждымъ днемъ крѣпчалъ и наконецъ, въ широтѣ 31° 21′ S и долготѣ 106° 11′ O, гдѣ опасались встрѣтить продолжительное затишье, NW вѣтеръ достигъ степени шторма и продолжался слишкомъ трое сутокъ. Съ нимъ корветъ быстро проскочилъ штилевое пятно, означенное на картѣ Мори.

Для покупки нужныхъ матеріаловъ, исправленія камбуза и заготовленія каменнаго угля, корветъ запелъ на островъ Яву, въ портъ Батавію.

12 іюля корветъ, при совершенномъ штилѣ, подъ парами, ушелъ изъ Батавіи и на другой день, пройдя Гаспарскій проливъ, получилъ весьма слабый SW муссонъ, почему и вступилъ подъ

паруса. Съ SW муссономъ спокойно проплыли до 23 іюля, до широты 15° 40′ N, долготы 113° 52′ O. Здѣсь начались сильные шквалы отъ разныхъ румбовъ и наконецъ вѣтеръ, заходя, сдѣлался совершенно противнымъ. Въ ночь съ 23 на 24-е корветъ вступилъ подъ пары, а 26 іюля благополучно прибыли на Гон-Конгскій рейдъ.

1 августа корветъ отправился изъ Гон-Конга, подъ парами. 3-го августа, при маловѣтріи отъ NO, вступилъ подъ паруса. Но послѣ двухъ-суточной лавировки, снова вступилъ подъ пары, которые не прекращалъ все время плаванія въ Формозскомъ проливѣ. На пути, 7 августа, для пополненія запаса топлива, заходили въ Китайское селеніе Келюнгъ, на N оконечности о-ва Формозы. Изъ Келюнга вышли въ тотъ же вечеръ подъ парами, а чѣмъ далѣе отходили отъ острова, тѣмъ вѣтеръ дѣлался полнѣе и корветъ могъ вступить подъ паруса, которыми пользовались до о-ва Чусима, гдѣ встрѣтили крѣпкій NO, задержавшій корветъ $2^1/_2$ сутокъ. Корейскій проливъ прошли подъ парами, а потомъ до Сангарскаго пролива подъ парусами.

19 августа прибыли благополучно на Хакодатскій рейдъ.

37.

Корветъ „Богатырь“.

7 октября 1861 г. корветъ «Богатырь» вышелъ изъ Кронштадта, для слѣдованія къ Восточнымъ берегамъ Сибири, подъ командою капитанъ-лейтенанта Чебышева. Снявшись подъ парами, корветъ не прекращалъ ихъ до самаго прихода въ Киль, гдѣ бросилъ якорь 11 октября.

18 октября, подъ проводкою лоцмана, пошли въ Большой Бельтъ, гдѣ, по случаю тумана, принуждены были простоять на якорѣ 14 часовъ. 21-го вступили въ Нѣмецкое море, продолжая идти подъ парами. 24-го вступили подъ паруса, при умѣренномъ WtN и 27-го, передъ входомъ въ Темзу, развели пары и въ началѣ 12 часа бросили якорь у Гревзенда.

Окончивъ исправленіе котловъ, корветъ «Богатырь» вышелъ изъ Гревзенда 9 декабря, а 11 декабря прибылъ въ Шербургъ. По выходѣ изъ Гревзенда, въ 7 часовъ вечера, по требованію лоцмана стали на якорь, а въ 3 часа ночи опять снялись. Въ 4 часа корветъ сошелся, при 6 узлахъ ходу, съ англійскимъ коммерческимъ пароходомъ «Саксонія», при чемъ потеряли утлегарь, бомъ-утлегарь и два вадеръ-штага. Обстоятельство это заставило корветъ спуститься въ Шербургъ. Исправивъ здѣсь поврежденія, корветъ вышелъ въ море и 19 января 1862 г. прибылъ въ Брестъ, встрѣтивъ на пути жестокій SW вѣтръ, съ которымъ корветъ боролся трое сутокъ.

Окончивъ снабженіе судовъ всѣмъ необходимымъ, и имѣя флагъ на «Богатырѣ», контръ-адмиралъ Поповъ 23 января 1862 г. оставилъ съ отрядомъ Брестъ и перешелъ въ Кадиксъ.

13 февраля корветъ «Богатырь» оставилъ Кадикскій рейдъ, подъ парами. По выходѣ въ море, подняли винтъ и вступили подъ паруса, при N вѣтрѣ. Отойдя въ эти сутки отъ Кадикса 220 миль, получили опять довольно свѣжій W, который вскорѣ вогналъ въ 4 рифа. Этотъ упорно дующій въ это время года вѣтеръ продержалъ корветъ на переходѣ до Маниллы 10 сутокъ, не смотря на то, что стихалъ по временамъ, позволяя не надолго отдать рифы. 24 февраля корветъ оставилъ о-въ Мадеру и, отойдя къ SW, на разстояніе 200 миль, 26 февраля, въ шир. 28° 40′, долг. 19° 48′ W, получилъ тихій NO пасатъ, переходившій иногда къ O. Черезъ двое сутокъ вошли въ тропикъ. 4 марта, подойдя къ островамъ Зеленаго мыса, прошли рейдомъ и, увидѣвъ тамъ корветъ «Новикъ», легли въ дрейфъ и послали на корветъ катеръ; но, не получивъ никакихъ бумагъ, снялись съ дрейфа, не имѣя надобности останавливаться въ Порто-Гранде. 8 марта, въ шир. 4° 38′ N, долг. 26° 8′ W, потерявъ пасатъ, вступили въ штилевую полосу и развели пары; на другой день перешли экваторъ, въ долготѣ 26° 30′. 10-го числа, при S вѣтрѣ, вступили подъ паруса; и только 12-го получили SO, который до того былъ слабъ и непостояненъ, что можно сказать, южнаго пасата не имѣли. Это очень замедлило переходъ до Монтевидео, гдѣ бросили якорь только 6 апрѣля и куда зашли какъ для того, чтобы вытянуть такелажъ, такъ и

для того, чтобы осмотрѣть, съ помощію водолазнаго колокола, въ кормовой части течь, которая показалась 2 апрѣля, безъ всякой видимой причины.

Отъ о-ва Мадеры до Монтевидео корветъ находился подъ парами 2 дня 20 час., въ которые прошелъ 678 миль, а подъ парусами 37 дней, сдѣлавъ 4320 миль.

Не найдя течь опасною, 18 апрѣля корветъ снялся съ якоря и вышелъ въ море, при очень свѣжемъ пампероснѣ. Вначалѣ плаваніе было самое удовлетворительное; большее суточное плаваніе было 334 мили; но дойдя до мыса Доброй Надежды были задержаны штилемъ, который продолжался 7 сутокъ, не смотря на то, что корветъ находился въ 41° широты; потомъ двое сутокъ имѣли противный вѣтеръ. На 62 день плаванія, въ полночь 11 іюня, бросили якорь въ Анжерѣ, а на другой день пошли въ Батавію, гдѣ надѣялись воспользоваться пловучимъ докомъ, но онъ оказался, по своей ветхости, негоднымъ для того, чтобы поднять судно въ 2000 тоннъ. Узнавъ что въ Сингапурѣ есть сухой докъ въ 400 фут. длины, клиперъ перешелъ сюда, но и тутъ встрѣтили неудачу въ томъ, что глубина при входѣ была только 13 и 14 футъ.

Осмотрѣвъ корветъ водолазами и обмазавъ саломъ съ бѣлилами у дейдвудной трубы, достигли того, что течь корвета, $3^1/_2$ дюйма въ часъ, на нѣсколько минутъ почти прекращалась, такъ что не было уже сомнѣнія въ томъ, что она проходила дейдвудной трубой.

Переходъ изъ Монтевидео въ Батавію въ 9384 мили, былъ сдѣланъ въ 53 дня и 13 часовъ; изъ нихъ было: парусныхъ: 50 дней 11 час. при среднемъ суточномъ плаваніи $176^1/_2$ миль; подъ парами 3 дня—553 мили. Переходъ же въ Сингапуръ былъ совершонъ весь подъ парами, по случаю совершеннаго штиля.

21 іюня снялись съ якоря, для слѣдованія въ Гон-Конгъ, куда прибыли 30 іюня. По осмотрѣ дока въ Абердинѣ, длина его оказалась 325 ф. при углубленіи въ полную воду 18 фут. 4 іюля перешли въ Абердинъ. По вводѣ корвета 17 іюля въ докъ, ободрали мѣдь съ обѣихъ сторонъ дейдвудной трубы; но

оказалось, что въ самой трубѣ были дыры, оставшіяся послѣ отливки и залитыя просто свинцомъ.

По выходѣ изъ Гон-Конга, 5 августа, корветъ прибылъ черезъ двѣнадцать дней въ Хакодате, гдѣ получилъ предписаніе начальника эскадры въ Тихомъ Океанѣ поступить въ распоряженіе нашего консула.

38.

Фрегатъ „Ослябя“.

25 октября 1861 года отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море фрегатъ «Ослябя, подъ командою капитана 2 ранга Назимова.

Принявъ на Ревельскомъ рейдѣ 3000 пуд. угля, 28 октября фрегатъ снялся съ якоря. 31 октября сталъ на якорь на Карлскронскомъ рейдѣ. На этомъ переходѣ имѣли постоянные пары въ двухъ котлахъ; при 12 фунтахъ пару, машина дѣлала 42 оборота въ минуту, при чемъ фрегатъ имѣлъ ходу $7^1/_2$ узловъ, безъ парусовъ. Въ Карлскронѣ пополнили запасъ угля.

2 ноября, при свѣжемъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ, снялись съ якоря. Выйдя въ море прекратили пары. Имѣя марсели въ два рифа, фокъ и форъ-стеньги-стаксель, фрегатъ шелъ по 12 узловъ. Въ 8 час. вечера вѣтеръ скрѣпчалъ до унтеръ-зейля и развелъ большое волненіе; фрегатъ шелъ подъ парами, фокъ-стакселемъ, форъ и гротъ-триселями по 6 узловъ; машина работала превосходно. Въ теченіи всего слѣдующаго дня SW дулъ съ тою же силою. Въ 6 часовъ, около маяка Фалстербо, вѣтеръ вдругъ стихъ, но скоро опять скрѣпчалъ, перемѣнившись на N; тогда закрѣпили паруса и, подъ парами, подошли къ южной оконечности острова Амагера, гдѣ и стали на якорь, въ $10^1/_2$ ч. вечера. Утромъ 4 ноября, весь фрегатъ былъ покрытъ толстымъ слоемъ снѣга. Въ полдень снѣгъ выпадалъ немного менѣе; фрегатъ тотчасъ снялся съ якоря. Подойдя къ маяку Драге, приняли лоцмана и прибыли благополучно на Копенагенскій рейдъ.

Весь день вѣтеръ дулъ отъ NO; снѣгъ билъ въ лицо, такъ что трудно было различать предметы; термометръ показывалъ $1^1/_2^\circ$. 6 ноября горизонтъ очистился и фрегатъ снялся съ якоря. Категатъ прошли въ тотъ же день, а въ $10^1/_2$ час. вечера обогнули маякъ Тринделенъ. Съ утра 7 ноября началъ дуть сильный вѣтеръ отъ SW. Волненіе въ Скагеракѣ развело большое, очень безпокоившее фрегатъ. Это обстоятельство заставило спуститься въ Арендаль (въ Норвегіи), какъ ближайшій портъ, куда прибылъ 8 ноября.

Пріемка угля задержала здѣсь фрегатъ до 12 ноября. Плаваніе отъ Арендаля до береговъ Англіи сопровождалось сильными противными вѣтрами, доходившими до шторма. Въ штормъ 13 ноября волненіемъ выбило стекла въ одной траицевой рамѣ въ капитанской каютѣ и воду выносили ведрами.

19 ноября—въ первый разъ задулъ попутный вѣтеръ, и фрегатъ шелъ по 9 узловъ, безъ паровъ. 20 ноября вѣтеръ стихъ, почему вступили подъ пары; наступившая ночь и недостатокъ угля заставили фрегатъ стать на якорь у маяка Орфорднесъ. Ноября 22-го фрегатъ снялся съ якоря и, на буксирѣ двухъ небольшихъ пароходовъ, перешелъ въ Темзу; но до Гревзенда дошелъ лишь только въ 12 час. дня 23 ноября.

Здѣсь фрегатъ исправилъ камбузъ и портовыя ставни и принялъ паровой катеръ, а 2 января 1862 г. снялся съ якоря, для слѣдованія въ Брестъ, куда и прибылъ 6 января. Въ Брестѣ простоялъ онъ двое сутокъ.

По выходѣ съ Брестскаго рейда, фрегатъ встрѣтилъ свѣжій SW, съ которымъ дошелъ до параллели мыса Финистера, только къ 17 января Въ теченіи этого времени фрегатъ выдержалъ нѣсколько штормовъ, обнаруживъ въ то же время свои хорошія качества. Въ плаваніи подъ парами, по меридіану, вдоль португальскаго берега, теченія моря къ югу вовсе не было. Января 10-го фрегатъ сталъ на якорь въ Кадикскомъ заливѣ.

24 января, съ разсвѣтомъ, фрегатъ подошелъ къ Гибралтарскому проливу, но свѣжимъ SO и теченіемъ его отнесло въ море; поэтому, зайдя за мысъ Спартель, фрегатъ сталъ на якорь, на глубинѣ 25 саженъ. Января 25-го, вѣтеръ стихъ и потому снялись съ якоря и перешли въ Гибралтарскую бухту.

26 января снялись съ якоря, для слѣдованія въ Виллафранку, куда и прибыли 4 февраля, заходя на пути въ Магонъ. Здѣсь фрегатъ поступилъ въ составъ эскадры контръ-адмирала Шестакова.

10 марта фрегатъ отправился въ Тулонъ, куда и прибылъ 11-го числа, а 6-го апрѣля перешелъ обратно въ Виллафранку.

Отсюда 17-го числа ушелъ въ Каннъ и возвратился 26 апрѣля.

Посѣтивъ затѣмъ бухты: Розасъ, Пальму, Картагену, Алжиръ, портъ Магонъ и Марсель, имѣя все лѣто главное пребываніе въ Виллафранкѣ, фрегатъ получилъ предписаніе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ слѣдовать въ Пирей, въ распоряженіе нашего посланника въ Аѳинахъ; почему, 22 октября 1862 года, «Ослябя» вышелъ изъ Виллафранки. Переходъ до Гибралтара сопровождался прекрасною погодою. Огибая юго-восточную оконечностьИспаніи, за мысомъ Gata, есть большая бухта и въ вершинѣ ея древнія развалины маврскаго города Альмеріи. Фрегатъ посѣтилъ эту бухту. 31 октября оставили Альмерійскій портъ и 3 ноября прибыли на Гибралтарскій рейдъ Плаваніе отъ Гибралтара до Лисабона сопровождалось свѣжими и только временно стихавшими вѣтрами. 11 ноября развели пары и въ тотъ же день бросили якорь у крѣпости Белемъ, въ р. Таго.

Фрегатъ прибылъ изъ Лисабона въ Пирей 29 декабря.

8 января 1863 г. фрегатъ вышелъ въ море и, по распоряженію нашего посланника, посѣтилъ Сиру, Наполи-де-Романію, Каламита, Рагузу, Антиварію, Корфу и Патрасъ. 4 марта фрегатъ снялся съ якоря съ Патрасскаго рейда, для слѣдованія въ Пирей, куда и прибылъ 10 марта.

12 іюля, согласно распоряженія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, фрегатъ отправился въ Геную. Здѣсь вмѣсто капитана 1 ранга Назимова, принялъ командованіе фрегатомъ капитанъ 1 ранга Бутаковъ, который получилъ предписаніе слѣдовать съ фрегатомъ въ Нью-Іоркъ.

Заготовивъ для предстоявшаго плаванія въ Атлантическій океанъ провизію, фрегатъ 29 іюля снялся съ якоря и 30 августа прибылъ въ Нью-Іоркъ, заходя на пути въ Кадиксъ.

Выйдя изъ Кадикса 6 августа, подъ парами, 7 числа, въ 120 миляхъ отъ Кадикса, прекратили пары и вступили подъ паруса, при весьма тихомъ вѣтрѣ отъ N. Ночью вѣтеръ началъ свѣжѣть. Съ 7 до 12-го числа, въ 5 сутокъ, прошли 1081 милю; первые двое сутокъ вѣтеръ постоянно дулъ отъ NO, а потомъ отъ ONO; но послѣ 12 числа онъ перешелъ къ SO и дулъ уже гораздо сильнѣе.

Слѣдуя совѣтамъ Мори, курсъ былъ избранъ между параллелями 33° и 34° N. Океанъ былъ совершенно спокоенъ, почти безъ малѣйшей зыби до 35° N шир. и 59° 17′ W долг. 20 и 21 числъ состояніе барометра и перемѣны вѣтра показали, что въ отдаленіи долженъ быть ураганъ и по приходѣ въ Нью-Іоркъ, узнали, что дѣйствительно онъ прошелъ въ 100 и 150 миляхъ отъ здѣшнихъ береговъ.

24 августа, заштилѣвъ, развели пары и начали склоняться къ сѣверу, стараясь, по возможности, долѣе оставаться южнѣе, т. е. внѣ струи гольфстрима. 25-го остановили ходъ, для осмотра винта, который началъ стучать. Оказалось, что мѣдный болтъ съ нарѣзкою, который держитъ стопоръ винта въ поднятомъ положеніи, сломился, отчего стопоръ опустился. Болтъ этотъ замѣнили желѣзнымъ, до прихода въ портъ. При маловѣтріи между N и W вступили подъ паруса.

26-го числа вѣтеръ сталъ отходить; но къ ночи заштилѣло, почему развели пары. Къ разсвѣту 29-го задуло отъ N, а вскорѣ вѣтеръ отошелъ къ NNO, тогда вступили подъ паруса.

Въ 8 часовъ вечера, передъ баромъ бросили якорь, пройдя плавучій маякъ. Съ разсвѣтомъ 30 августа снялись съ якоря подъ парами и въ 7 часовъ бросили якорь на Нью-Іоркскомъ рейдѣ.

15 ноября фрегатъ «Ослябя» снялся съ якоря съ Нью-Іоркскаго рейда и подъ парами отправился въ море. 20-го прибылъ въ Александрію. 11 декабря снялся съ якоря и 13 декабря прибылъ на Гамптонскій рейдъ, гдѣ и сталъ на якорь у форта Монро.

Начальникъ эскадры Атлантическаго океана, уйдя съ тремя судами въ Вестъ-Индію, оставилъ въ портахъ Соединенныхъ Штатовъ, на станціи, фрегатъ «Ослябя», корветъ «Варягъ» и

клиперъ «Алмазъ». Капитанъ 1 ранга Бутаковъ, для пополненія запасовъ провизіи, послалъ корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ» въ Анаполисъ, а «Ослябя» остался у крѣпости Монро, имѣя ежедневно пароходное сообщеніе съ Балтиморомъ.

По распоряженію начальника эскадры Атлантическаго океана, 18 марта 1864 г. фрегатъ «Ослябя» оставилъ Гамптонскій рейдъ, для слѣдованія въ Нью-Іоркъ. Выйдя изъ Чизапикской губы, при брамсельномъ вѣтрѣ отъ WSW, поставили паруса, и отдалившись отъ берега, подняли винтъ. Вѣтеръ, переходя къ NW, послѣдовательно свѣжѣлъ и давалъ ходу до 10 узловъ. 20 марта брамсельный вѣтеръ перешелъ въ NO четверть и, дуя отъ разныхъ румбовъ, къ закату солнца установился отъ O. Къ полуночи фрегатъ вступилъ подъ пары. Къ полуночи на 21 число, въ 30 миляхъ отъ Sandy-Hook, вѣтеръ началъ свѣжѣть и къ разсвѣту, отойдя къ NO, сталъ крѣпчать; почему, ожидая шторма и видя невозможность перейти черезъ баръ, при увеличивавшейся пасмурности и огромной зыби, легли въ море, продолжая идти подъ парами. Дойдя до 23 саженъ глубины прекратили пары и подняли винтъ.

Къ разсвѣту 22-го штормъ отошелъ къ NO и въ теченіи трехъ дней почти не ослабѣвалъ въ своей силѣ. 26 марта, при смягчившемся вѣтрѣ, поворотили къ берегу. Къ полдню 26-го вѣтеръ совершенно упалъ, а къ закату солнца сдѣлался штиль, почему развели пары. Продолжая идти подъ парами, 28 марта увидѣли впереди бѣдствующее трехъ-мачтовое купеческое судно, съ сломанными стеньгами безъ рей, подъ одними триселями на нижнихъ мачтахъ, съ англійскимъ флагомъ. Такъ какъ съ разсвѣтомъ наступила пасмурность съ дождемъ и вѣтеръ отъ O началъ свѣжѣть, то опасаясь, чтобы этимъ вѣтромъ не прижало судно къ берегу, взяли его на буксиръ и продолжали курсъ къ Нью-Іорку, идя среднимъ ходомъ, изъ предосторожности, чтобы поданные ему новые 9 д. кабельтовы, не надсадить при значительной NO старой зыби и довольно свѣжемъ O вѣтрѣ, который къ полуночи началъ крѣпчать и вынудилъ фрегатъ лечь прямо въ море, стараясь отбуксировать судно далѣе отъ берега. Въ 8 часовъ утра 29 числа, лопнули оба буксира: прекратили пары, вступили подъ паруса и легли въ море; вскорѣ нашедшимъ ту-

маномъ, закрыло судно. Въ 5 часу пополудни сдѣлался совершенный штиль и къ полуночи маловѣтріе изъ NO четверти. Старались удержать свое мѣсто. 30-го числа NW вѣтеръ, переходя послѣдовательно къ N, къ полудню установился, туманъ прочистился, но горизонтъ оставался занесенъ пасмурностью. Чтобы отыскать судно, легли въ берегъ и въ 11 часовъ увидѣли маякъ Бернегатъ, на NW 70°, въ 10 миляхъ. Тогда поставили всѣ паруса. Въ три часа отъ встрѣтившейся лоцманской шкуны узнали, что судно взялъ на буксиръ высланный изъ Нью-Іорка пароходъ. На фрегатѣ развели пары и въ 5 часовъ дали ходъ машинѣ, а въ началѣ 12-го прошли плавучій маякъ у Sandy Hook и, подъ проводкою лоцмана, вошли въ устье рѣки Гудзонъ; въ часъ ночи на 31 марта стали на якорь у Staten Island. 3 апрѣля, по приказанію начальника эскадры, перешли въ Нью-Іоркъ.

9 мая снялись съ якоря для крейсерства, и 16 мая прибыли въ Бостонъ. 4 іюня снова вышли въ море въ составѣ эскадры. 14 іюля прибыли благополучно въ Большой Бельтъ, гдѣ и стали на якорь у о-ва Лангеланда. 15-го вышли въ море, а 20 іюля прибыли въ Кронштадтъ.

39.

Корветъ „Соколъ“.

Черноморской флотиліи корветъ «Соколъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Асланбегова, находясь въ составѣ эскадры Средиземнаго моря, получилъ распоряженіе слѣдовать въ Кронштадтъ. 18 іюля 1861 года снялся съ якоря съ Бейрутскаго рейда и 25-го прибылъ въ Мальту. Весь переходъ былъ сдѣланъ въ 6 дней и 19 часовъ, изъ которыхъ 658½ миль пройдено подъ парами и 448½ подъ парусами. Все время имѣли штиль или брамсельный вѣтеръ, и одинъ только разъ пришлось взять 2 рифа на 4 часа времени. Скорость корвета подъ парусами, въ галфиндъ, доходила до 11 узловъ.

26 числа приступили къ принятію угля, наливкѣ водою, по-

купкѣ провизіи и 29-го снялись съ якоря, для слѣдованія въ Гибралтаръ.

6 августа корветъ бросилъ якорь въ Гибралтарѣ. Этотъ переходъ сдѣлалъ въ 8 дней и 10 часовъ, изъ которыхъ 74 часа былъ подъ парусами, 125 часовъ подъ парами и 3 часа на буксирѣ фрегата «Илья Муромецъ». Во все время перехода продолжались или штили или маловѣтрія, кромѣ перехода Мессинскимъ каналомъ, гдѣ, при сильномъ теченіи, корветъ, въ сутки, едва дѣлалъ по 150 миль. Выйдя изъ канала, подъ малымъ ходомъ, корветъ шелъ по 9 узловъ.

Сдѣлавъ запасъ угля и исправивъ трубки въ котлахъ, 12 августа, корветъ вышелъ изъ Гибралтара. Весь переходъ до Шербурга сдѣланъ въ $9^1/_2$ дней, въ теченіи которыхъ пройдено 1309 миль: 841 подъ парами въ теченіи 125 часовъ, при средней скорости $6^1/_2$ миль, и 468 миль подъ парусами, въ продолженіе 103 часовъ, при средней скорости въ $4^1/_2$ мили; постоянный штиль сопровождалъ корветъ въ Атлантическомъ океанѣ. Пройдя С.-Винцентъ, легли на NW, надѣясь въ 85 миляхъ отъ берега найти W или SW, но встрѣтили только NO зыбь, которая вскорѣ перешла къ O и SO; задувшій затѣмъ бомъ-брамсельный вѣтеръ не давалъ ходу болѣе 5 узловъ.

Простоявъ въ Шербургѣ съ 21 августа до 2 сентября, корветъ отправился въ дальнѣйшее плаваніе, подъ парами и въ тотъ же день, при свѣжемъ ONO, вступилъ подъ паруса, поднявъ винтъ.

4 сентября вѣтеръ перешелъ къ N, тогда закрѣпили паруса и вступили подъ пары, которые прекратили только 6 числа, при отошедшемъ вѣтрѣ къ NO. 7 числа, подъ парами, вступили въ Скагеракъ. 8 сентября, по причинѣ штиля и въ ожиданіи прибытія лоцмана, стали на якорь въ Большомъ Бельтѣ, а 9-го прибыли въ Киль.

Выйдя 16 сентября изъ Киля, подъ парами, 18-го при брамсельномъ SO, подняли винтъ и 21 сентября благополучно прибыли въ Кронштадтъ.

40.

Возвращеніе въ Кронштадтъ изъ Тихаго океана корветовъ „Бояринъ“ и „Воевода“ и клипера „Джигитъ“.

15 января 1861 г. капитанъ-лейтенантъ Майдель съ отрядомъ, состоявшимъ изъ ввѣреннаго ему корвета «Бояринъ», корвета «Воевода»,, подъ командою капитанъ-лейтенанта Матвѣева и клипера «Джигитъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Корнилова, снялся съ якоря съ Шанхайскаго рейда, для слѣдованія въ Кронштадтъ. 16-го числа, у меридіана острова Sadlle прекратили пары. Обогнувъ островъ Barren, взяли курсъ въ Формозскій проливъ, въ который вошли 17-го числа. 19-го пересѣкли тропикъ Рака, въ долготѣ къ О отъ Гринича 118° 22′ и въ тотъ же день вышли изъ Формозскаго пролива, въ которомъ слѣдовали между Пескадорскими островами и материкомъ. Отсюда взяли курсъ на Маклесфильдскую банку. NO муссонъ дулъ свѣжій, съ постоянною пасмурностію и по временамъ сильнымъ дождемъ. Пройдя 21-го Меклесфильдскую банку, взяли курсъ на Пуло-Сопато. Муссонъ, подвигавшій отрядъ такъ быстро, слабѣлъ по мѣрѣ того, какъ подавались къ югу. Не имѣя съ 26-го числа никакой обсерваціи, начальникъ отряда счелъ необходимымъ, передъ входомъ въ Сингапуръ, повѣрить свое счисленіе и потому 29-го, при маловѣтріи, развели пары. Опредѣлившись по острову Пуло-Аоръ, прекратили пары. Обогнувъ маякъ Pedro-Branca, начальникъ отряда сдѣлалъ сигналъ: «Слѣдовать по способности на рейдъ». Но корветъ «Бояринъ» принужденъ былъ прекратить пары, потому что дымогарныя трубки въ 2 паровыхъ котлахъ показали значительную течь. Корветъ «Воевода» и клиперъ «Джигитъ» достигли Сингапурскаго рейда въ 6 час. вечера; «Бояринъ» же, по случаю штиля, сталъ на якорь не доходя рейда, на который перешелъ съ разсвѣтомъ 31-го числа.

Такимъ образомъ весь переходъ въ 2100 миль сдѣлали въ 15 дней; среднее суточное плаваніе было 140 миль; самый большой суточный переходъ 241 миля, самый малый 70 миль. Корветы

постоянно держались при одинаковыхъ парусахъ; клиперъ же, по мѣрѣ того, какъ свѣжѣлъ вѣтеръ, получалъ преимущество въ ходу противъ корветовъ, а при тихомъ вѣтрѣ отставалъ.

Во время перехода, на клиперѣ «Джигитъ» открылась течь въ винтовомъ колодцѣ и въ кормовой части по 2 дюйма въ часъ. Кромѣ того, у него треснулъ бимсъ подъ степсомъ бизань-мачты, а также треснулъ самый степсъ; все это осѣло на $2^1/_2$ дюйма. По этому поводу клиперъ перешелъ къ верфи въ New-Harbour, находящейся въ 4 миляхъ отъ Сингапурскаго рейда, гдѣ вынули бизань-мачту. Бимсъ перемѣненъ и поставленъ новый степсъ. Для прекращенія же течи, сняли у подзора обшивную мѣдь и тщательно проконопатили мѣста, откуда подавалась течь. На корветѣ «Бояринъ» перемѣнены дымогарныя трубки.

12 февраля всѣ исправленія клипера были окончены и онъ перешелъ на Сингапурскій рейдъ. 13 февраля отрядъ отправился въ дальнѣйшее плаваніе, при маловѣтріи, подъ парами. Войдя въ проливъ Ріо, получили брамсельный попутный вѣтеръ. Проливъ прошли подъ парами и всѣми парусами. 14-го, пройдя проливъ Ріо, прекратили пары, имѣя тотъ же попутный вѣтеръ.

Въ 11 часовъ вечера, тогоже дня, пересѣкли экваторъ въ долготѣ 105° 8′ О отъ Гринича. Такъ какъ плаваніе Гаспарскимъ проливомъ, при сѣверномъ муссонѣ, по случаю пасмурности и проливныхъ дождей, бываетъ весьма затруднительно, то начальникъ отряда предпочелъ плаваніе Банковскимъ проливомъ и по этому, обогнувъ, ночью съ 14 на 15-е, островъ Линганъ, и подойдя, съ разсвѣтомъ, на видъ острова Тоджа и Семи острововъ, взяли курсъ къ Банковскому проливу. Получивъ брамсельный вѣтеръ, успѣли достигнуть входа въ проливъ до наступленія темноты и вечеромъ стали на якорь на глубинѣ 13 саженъ. Проливъ прошли 17-го подъ парами; по выходѣ же изъ пролива, прекратили пары и взяли курсъ на Батавію.

Съ легкимъ попутнымъ вѣтромъ, 18-го числа вечеромъ подошли на видъ гряды острововъ, простирающихся на 30 миль къ N отъ отъ Явы, и какъ слѣдованіе этимъ архипелагомъ ночью могло быть опасно, то, съ наступленіемъ темноты, стали на якорь. Съ разсвѣтомъ снялись съ якоря и, при противномъ вѣтрѣ, подъ

парами, пошли на Батавскій рейдъ, куда прибыли къ полдню 19 февраля.

Во время этого перехода на клиперѣ «Джигитъ» снова показалась течь до 1 дюйма въ часъ, въ кормовой части, ниже того мѣста, которое было въ Сингапурѣ проконопачено. Находя необходимымъ подробно осмотрѣть клиперъ, отрядъ, 20 февраля, перешелъ къ острову Онрустъ, гдѣ имѣется плавучій докъ и хранятся запасы угля.

21 февраля оба корвета дополнили свои запасы угля, а «Джигитъ» съ утра свезъ порохъ на островъ Купперъ и послѣ полудня втянулся въ докъ, гдѣ къ вечеру былъ установленъ и докъ осушенъ.

По осмотрѣ клипера и по снятіи въ кормовой части мѣди, оказалось, что конопать этой части весьма слаба; въ носовой части сорвано нѣсколько листовъ мѣди и часть фалшкиля, отъ ахтерштевня на 20 футъ, а въ носовой части фалшкиль помятъ якорною цѣпью.

25 февраля, по окончаніи всѣхъ работъ, клиперъ былъ выведенъ изъ дока, а 27-го окончили на немъ погрузку угля.

Суда наши пользовались отъ здѣшнихъ военныхъ и административныхъ властей полнымъ и рѣдкимъ вниманіемъ. Исправленіе «Джигита» стоило 1532 флорина (764 руб.), вводъ и выводъ и четырехъ-дневная стоянка въ докѣ стоили 1338 флорин. (669 руб.).

На островѣ Онрустъ отрядъ засталъ мичмана Перелешина, съ зафрактованнымъ судномъ «Готорпъ», для доставки военнаго груза въ де-Кастри. Капитанъ Бергфельдъ, по неблагонадежности своего судна, отказывался везти грузъ далѣе. Капитанъ-лейтенантъ Майдель, при содѣйствіи мѣстнаго начальства и прусскаго консула, принялъ мѣры къ доставленію этого груза по назначенію, на счетъ того, кто обязался его доставить.

1 марта отрядъ снялся съ якоря съ рейда острова Онруста, и, при легкомъ противномъ вѣтрѣ, слѣдовалъ подъ парами вдоль сѣвернаго берега острова Явы. На пути этомъ, хотя и находится много подводныхъ камней и коралловыхъ рифовъ, но они весьма хорошо обставлены; спеціальная карта этого фарватера пріобрѣтена была въ Батавіи. Въ 5 часовъ вечера, обогнувъ мысъ Св.

Николая, отрядъ вступилъ въ Зондскій проливъ и къ вечеру сталъ на якорь на Анжерскомъ рейдѣ. На другой день утромъ снялись съ якоря, подъ парами, и, слѣдуя Принцевымъ каналомъ, въ полдень вступили въ Индѣйскій океанъ. Получивъ вскорѣ легкій вѣтеръ отъ S, прекратили пары. Но къ утру, по случаю штиля, снова вступили подъ пары. Въ это время на корветѣ «Бояринъ» значительное число дымогарныхъ трубокъ дали такую течь, что нельзя было поднять пара, а потому клиперъ «Джигитъ» взялъ корветъ на буксиръ. Съ закатомъ солнца, получивъ легкій вѣтеръ отъ S, прекратили пары. Слѣдующіе 5 дней имѣли тихіе, перемѣнные и, по большой части, противные вѣтра, такъ что за все время имѣли плаваніе по прямому курсу только 160 миль. Наконецъ 9 марта показались первые признаки SO пасата; вѣтеръ SlO подвинулъ отрядъ въ эти сутки на 120 миль. 10 марта получили SO пасатъ въ шир. 11° 10′ S и долг. 100° O отъ Грин. Пасатъ начался сильными порывами, а съ широты 13° сталъ дуть постоянно. Вообще во все время плаванія пасатъ былъ слабъ, такъ что суточные переходы рѣдко доходили до 180 миль; обыкновенные же переходы не превышали 150 миль.

24 марта пересѣкли тропикъ Козерога въ долг. 61° 10′ O отъ Грин. 31 марта, въ широтѣ 27° 40′ S, долготѣ 46° 40′ отъ Грин., потеряли пасатъ, въ 130 миляхъ отъ южной оконечности Мадагаскара. Вѣтеръ постепенно переходя отъ O, черезъ N и W къ SW, свѣжѣлъ, съ сильными порывами. Четыре дня послѣ этого имѣли перемѣнные и противные вѣтры, которые при попутномъ теченіи, по 20 миль въ сутки, подвинули отрядъ по курсу болѣе 300 миль.

5 апрѣля начали налетать сильные шквалы отъ NW; одинъ изъ шкваловъ былъ такъ силенъ, что не смотря на малую парусность (въ два рифа марсели, форъ-стеньги-стаксель и рифленная бизань) принуждены были отдать марса-фалы. Въ теченіи всего дня вѣтръ свѣжѣлъ, переходилъ отъ W къ SW и только вечеромъ установился съ большою силою и продолжительными шквалами отъ S. Утромъ 6-го числа вѣтеръ, переходя къ SO, сдѣлался умѣренный. Переплывъ въ трое сутокъ 500 миль, 9 апрѣля находились отъ мыса Hood (на африканскомъ берегу) въ разстояніи 90 ит. миль. Съ этого мѣста, до меридіана бухты Algoa имѣли перемѣнные,

большею частію противные вѣтры. Пройдя бухту Algoa, воспользовались попутнымъ теченіемъ Игольной банки. 12-го отрядъ выдержалъ жестокій вѣтеръ отъ NW, который своими шквалами доходилъ до степени шторма. 15 апрѣля, при штилѣ, вступили подъ пары, и утромъ 16-го, обогнувъ Игольный мысъ, прекратили пары. 17-го, подойдя къ Фальсъ-баю и имѣя противный вѣтеръ, вступили подъ пары, а въ 4 часа пополудни стали на якорь въ Саймонсъ-баѣ.

Переходъ отъ Батавіи къ мысу Доброй Надежды, 5400 миль, совершенъ отрядомъ въ 48 дней.

9 мая, въ полдень, отрядъ снялся съ якоря съ Саймонсъ-байскаго рейда. Хотя свѣжій NW вѣтеръ для выхода былъ попутный, но тѣснота отъ множества судовъ на рейдѣ заставила сниматься подъ парами. Когда корветы миновали выходъ съ рейда, на клиперѣ «Джигитъ», при подъемѣ даглиста, лопнулъ канатъ на четырехъ саженяхъ. Томбуй клиперскаго якоря затонулъ, поэтому невѣроятность отыскать потерянный якорь заставила командира клипера не оставаться на рейдѣ. При чемъ былъ увѣдомленъ объ этой потерѣ капитанъ надъ портомъ. Прекративъ пары и обогнувъ мысъ Доброй Надежды, отрядъ легъ въ бейдевиндъ къ W, имѣя въ два рифа марсели. При закатѣ солнца нашелъ густой туманъ, который не прекращался до слѣдующаго дня; съ прочищеніемъ тумана, заштилѣло. Перемѣнные, самые тихіе вѣтры и штили продолжались до 12-го числа; въ этотъ же день задулъ ровный вѣтеръ отъ W, перемѣнившійся скоро въ SW, потомъ въ S и наконецъ съ 16-го числа перешедшій къ SO. 18-го отрядъ пересѣкъ тропикъ Козерога, въ долготѣ 4° 21′ O отъ Грин. 22-го отрядъ штилѣвалъ, а 23-го получили SO пасатъ, въ шир. 18° 13′ S долг. 2° 30′ W отъ Гр. 24 мая отрядъ прошелъ въ виду острова Св. Елены, и 29-го миновалъ островъ Вознесенія, въ разстояніи отъ него 37 миль. Съ приближеніемъ къ экватору теченіе къ W доходило до 36 миль въ сутки. 2 іюня отрядъ пересѣкъ экваторъ, въ долготѣ 21° 40′ W отъ Грин. 6 іюня, въ шир. 5° 40′ N, долг. 23° 13′ W потеряли SO пасатъ; но пройдя 108 миль подъ парами къ N, получили 7-го числа NO пасатъ. Тропикъ Рака пересѣкли 15 іюня, въ долготѣ 34° 48′ W отъ Грин.; 22-го потеряли NO пасатъ въ

широтѣ 35° 46′ N, долготѣ 39° 41′ W, и, пройдя подъ парами 50 миль къ N, получили легкій вѣтеръ отъ N.

Предполагая зайти на Азорскіе острова и чтобы предупредить могущія встрѣтиться затрудненія въ заготовленіи свѣжей провизіи для отряда, клиперъ «Джигитъ» былъ отправленъ впередъ къ острову Фаялъ, когда оставалось до него 200 миль. Передъ этимъ клиперъ, вмѣсто потеряннаго, получилъ съ корвета «Боярин» одинъ изъ запасныхъ якорей. Приходъ корветовъ на Фаяльскій рейдъ замедлился свѣжимъ противнымъ вѣтромъ до 3 іюля. Клиперъ «Джигитъ» пришелъ на Фаяльскій рейдъ 30 іюня и засталъ тамъ французскую Императорскую яхту, на которой присутствовалъ Принцъ Наполеонъ и которому командиръ клипера представлялся.

Пополнивъ двухъ-суточный запасъ угля, налившись водой и освѣживъ команду, отрядъ, 7-го іюля, снялся съ якоря подъ парами, при противномъ вѣтрѣ; но выйдя съ рейда прекратили пары. Вскорѣ вѣтеръ, мѣняясь къ W и SW, сдѣлался довольно свѣжимъ, и съ нимъ отрядъ достигъ Лизарда, а 15-го, съ разсвѣтомъ, вошелъ на Плимутскій рейдъ.

Переходъ отъ мыса Доброй Надежды до Азорскихъ острововъ, разстояніемъ въ 6075 миль, совершенъ отрядомъ въ 55 дней, а отъ Азорскихъ острововъ до Плимута 1320 миль—въ 8 дней. Самое большое суточное плаваніе изъ всего перехода было 198 миль; самое малое—24 мили.

26 іюля отрядъ былъ совершенно готовъ къ продолженію плаванія, но густой туманъ, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ SW, не далъ возможности выйти съ Плимутскаго рейда. Съ разсвѣтомъ 28 іюля, сдѣлалось на столько ясно, что видны были окружающіе рейдъ берега. Пользуясь этою перемѣною, отрядъ снялся съ якоря, подъ парами, и, выйдя за брикватеръ, вступилъ подъ паруса, прекративъ пары. Вслѣдъ за этимъ, туманъ опять спустился, почему, опасаясь внезапныхъ встрѣчъ съ судами, отрядъ принужденъ былъ слѣдовать подъ малыми парусами и имѣть не болѣе 6—7 узловъ ходу, хотя вѣтеръ былъ свѣжій попутный. Въ 10 вечера, находясь по счисленію въ 15 миляхъ отъ о-ва Вайта, при продолжительномъ густомъ туманѣ и свѣжемъ вѣтрѣ, отрядъ легъ въ дрейфъ на правый галсъ. Съ разсвѣтомъ слѣдующаго

дня снялись съ дрейфа и, по случаю штиля, вступили подъ пары. Въ 1 часъ пополудни отрядъ сталъ на якорь на Спитгедскомъ рейдѣ.

Здѣсь принята на корветъ верейка, построенная для Государя Наслѣдника Цесаревича. Во время якорной стоянки на Плимутскомъ рейдѣ, въ паровыхъ котлахъ корветовъ перемѣнено по 80 дымогарныхъ трубокъ новыми.

31 іюля отрядъ снялся съ якоря, при маловѣтріи отъ W, подъ парами. По выходѣ съ рейда, встрѣтили пароходъ, подъ штандартомъ короля шведскаго, которому салютовали по уставу. При входѣ въ каналъ прекратили пары, получивъ довольно свѣжій попутный вѣтеръ. Вскорѣ нашелъ густой туманъ, непрекращавшійся до слѣдующаго утра. Миновавъ утромъ 1 августа Донженесъ и Зюйдъ-Форландскій маякъ, отрядъ слѣдовалъ, при попутномъ вѣтрѣ, по западную сторону Гудвинъ-Сандскихъ мелей. Въ 10 час. вечера заштилѣло. Находясь тогда въ 10 миляхъ отъ Галлопера, вступили подъ пары, которые прекратили 2 августа, получивъ вѣтеръ отъ S. Вѣтеръ этотъ далъ возможность 4 числа къ вечеру подойти на видъ маяка Хансгольменъ. Съ разсвѣтомъ 5 числа заштилѣло; отрядъ вступилъ подъ пары, но вскорѣ на корветѣ «Бояринъ», при 22-хъ фун. пару, треснула топка праваго котла, что̀ заставило немедленно прекратить пары. Въ полдень этого же числа получили вѣтеръ отъ SW, а въ 9 ч. вечера обогнули Скагенъ. Пройдя, въ продолженіе ночи, весь Категатъ, отрядъ 6-го числа вошелъ въ Зундъ, а въ 3 часа пополудни сталъ на якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ. При штилѣ «Бояринъ» входилъ на рейдъ на буксирѣ клипера «Джигитъ». Къ исправленію котла на «Бояринѣ» приступлено немедленно.

10 августа, съ разсвѣтомъ, отрядъ снялся съ якоря съ Копенгагенскаго рейда подъ парами. Получивъ у острова Драгэ попутный вѣтеръ, прекратили пары. 11-го числа прошли о-въ Готландъ. 12-го числа вечеромъ вошли въ Финскій заливъ, а 13-го числа, въ 11 часовъ вечера, бросили якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ.

16 августа главный командиръ Кронштадтскаго порта осмотрѣлъ отрядъ и нашелъ его въ превосходномъ состояніи. Команды обучены морскому и артиллерійскому дѣлу прекрасно и суда содержатся въ строгомъ военномъ порядкѣ.

1862 годъ.

41.

Транспортъ „Гилякъ“.

Транспортъ «Гилякъ», построенный въ Гамбургѣ и назначенный слѣдовать къ устьямъ Амура съ адмиралтейскими и другими грузами, подъ командою капитанъ-лейтенанта Энквиста, 1 декабря 1861 г., при тихомъ вѣтрѣ отъ SSW, на буксирѣ нанятаго парохода, оставилъ рейдъ Куксгавенъ. Въ 12½ час., отдавъ буксиры, транспортъ подъ марселями, брамселями, фокомъ и гротомъ, лежа полвѣтра, пошелъ по 10 узловъ. Ночью вѣтеръ дошелъ до степени шторма и транспортъ подвергался жестокой боковой качкѣ. Для уменьшенія ея, форсировали парусами; но это не помогло: транспортъ черпалъ обоими бортами и опасались за потерю мачтъ. Командиръ транспорта, предполагая, что причина столь стремительной качки заключалась единственно въ тяжеломъ грузѣ, который, при плоскомъ образованіи подводной части транспорта, былъ расположенъ слишкомъ низко, и, не находя возможнымъ, при такой погрузкѣ, пуститься въ океанъ, рѣшился спуститься обратно въ Эльбу, для перегрузки транспорта. 4-го въ полдень, бросили якорь на рейдѣ Куксгавенъ и немедленно приступили къ работѣ по перегрузкѣ, которая была окончена 14 декабря.

Снявшись съ рейда Куксгавенъ 18 декабря, во все время перехода транспорта до канала и далѣе имѣли свѣжій вѣтеръ, перемѣнившійся въ противный штормъ, когда прошли Эдистонскій маякъ. Имѣя зарифленные марсели и нижніе паруса, транспортъ держался около 3 сутокъ между Эдистономъ и Стартъ-Поинтомъ и, не видя выгоды въ лавировкѣ, спустился въ ближайшій портъ Дартмутъ.

4 января 1862 г. снялись съ якоря и, пройдя благополучно каналъ, встрѣтили SW и W вѣтра, которые сопровождали транспортъ до 12 февраля. Въ ночь на 13 февраля, увидѣли, что на второй вантѣ лопнулъ сплесень вокругъ юферса, а также сплесень стень-фордуна; кромѣ того замѣчено, что сплесни на

нѣкоторыхъ вантахъ значительно ослабли, такъ что мачты дали въ палубѣ движеніе, вслѣдствіе чего, для укрѣпленія мачты, были приняты необходимыя мѣры. Въ это время транспортъ находился около 100 миль на N отъ о-ва Мадеры. Имѣя противные вѣтра и значительную качку, опасались продолжать плаваніе при такомъ состояніи такелажа, а потому спустились въ Кадиксъ, куда и прибыли 16 февраля.

Снявшись 10 марта съ Кадикскаго рейда, транспортъ направилъ свой путь по западную сторону о-ва Мадеры; но вѣтеръ однакожъ не позволилъ исполнить этого, и принуждены были пройти по восточную его сторону. Марта 18, въ шир. 32° 23′ N, долготѣ 13° 22′ W получили пасатъ, доведшій транспортъ до экватора, который пересѣкли 6 апрѣля, въ долготѣ 25° W. Отъ экватора слѣдовали по возможности наставленіямъ Мори. Въ южной широтѣ 21° SO пасатъ прекратился, и перемѣнные вѣтры провожали транспортъ до широты 38° S, долготы 16° O. Эти вѣтры, дувшіе около двухъ недѣль, уклонили транспортъ къ N, такъ что 23 мая онъ находился отъ мыса Доброй Надежды въ 120 миляхъ по меридіану. Принявъ во вниманіе продолжительный переходъ транспорта, командиръ его, для освѣженія команды, рѣшился спуститься въ Саймонсъ-бай, куда и прибылъ благополучно 24 мая.

29 мая, выйдя изъ Саймонсъ-бая, транспортъ направилъ свой курсъ къ Зондскому проливу. Свѣжіе попутные вѣтры, доходившіе большею частію до силы шторма, сопровождали транспортъ до 8 іюля и привели на Анжерскій рейдъ. На всемъ пути не встрѣтилось никакихъ особыхъ случайностей.

Выйдя въ море 10 іюля, пришли 31 іюля въ Формозскій проливъ, гдѣ и стали на якорь, по причинѣ штиля. Августа 1-го снялись съ якоря и только 6 августа вышли въ Китайское море, при тихомъ вѣтрѣ отъ OSO. 15 августа подошли къ Корейскому проливу. Противные тихіе вѣтры замедлили плаваніе транспорта, такъ что онъ только 31 августа прибылъ въ заливъ де-Кастри, а 3 сентября, на буксирѣ парохода «Америка», отправился къ Амуру и прибылъ въ Николаевскъ 12 сентября. Сдавъ грузъ и принявъ баластъ, транспортъ 5 октября, на буксирѣ, пошелъ въ де-Кастри, куда прибылъ 13 октября.

18 октября транспортъ вышелъ изъ де-Кастри. Сильный противный вѣтеръ заставилъ его зайти въ Императорскую гавань. Выждавъ здѣсь попутнаго вѣтра, 26 октября вышелъ въ море, но встрѣтивъ противный вѣтеръ, спустился проливомъ Лаперуза и Св. Екатерины, въ Тихій океанъ, потомъ, мимо Батанскихъ острововъ въ Маниллу, куда прибылъ 25 ноября.

По окончаніи здѣсь закупки морской провизіи и другихъ матеріаловъ, транспортъ, 2 декабря 1862 г., отправился по назначенію, въ Мульмейнъ, за грузомъ.

На всемъ переходѣ до Сингапура транспортъ пользовался хорошими попутными вѣтрами и сдѣлалъ этотъ переходъ въ 9 дней. Въ Сингапурѣ транспортъ простоялъ на якорѣ двое сутокъ, съ цѣлію собрать подробныя свѣдѣнія о плаваніи Малакскимъ проливомъ и о входѣ въ рѣку Сальвенъ. На переходѣ до Мульмейна, встрѣтили перемѣнные вѣтры, большею частію тихіе, такъ что плаваніе продолжалось 16 дней.

Снявшись съ якоря съ Сингапурскаго рейда 14 декабря, прошли проливъ въ 4 дня, бросая верпъ или якорь при наступавшихъ противныхъ теченіяхъ. Послѣ того встрѣтили тихіе NO и NW вѣтры, которые подвигали транспортъ по курсу оченъ медленно; но скорому переходу много помогало теченіе. Съ приближеніемъ къ устью р. Сальвенъ, оно доходило до 6 и даже до $7^1/_2$ узловъ. Выходя изъ Малакскаго пролива, встрѣчаются плавучіе острова съ деревьями, отмытые теченіемъ отъ какого нибудь острова. Купивъ въ Мульмейнѣ предписанное Кораблестроительнымъ Департаментомъ тиковое дерево и погрузивъ его, 22 февраля 1863 г., транспортъ вышелъ изъ рѣки Мульмейнъ, на буксирѣ англійскаго военнаго парохода.

На переходѣ изъ Индіи до африканскаго берега руководствовались наставленіями Мори и, сдѣлавъ одно изъ счастливѣйшихъ плаваній, достигли африканскаго берега въ 52 дня. Въ то время, когда до мыса Доброй Надежды оставалось только 200 миль, транспортъ встрѣтилъ западные штормы, которые и продержали его въ морѣ до 3 мая. Въ этотъ же день бросили якорь въ Саймонсъ-баѣ.

Мая 7-го транспортъ вышелъ въ море съ Саймонсъ-байскаго рейда. Мая 30-го пересѣкли экваторъ въ долготѣ $23^1/_2{}^\circ$ W и,

продолжая плаваніе, 16 іюня достигли широты 31° 51′ N, долготы 41° 10′ W. Въ такъ называемыхъ *конскихъ широтахъ*, представляющихъ парусному судну много препятствій, приходилось часто штилевать. Легкими перемѣнными вѣтрами, однакожь, удалось 27 іюня прибыть на видъ одного изъ Азорскихъ острововъ Флоресъ и не заходя сюда, чтобы не потерять благопріятнаго вѣтра, продолжали плаваніе къ Англійскому каналу. Противные вѣтры и штили медленно подвигали транспортъ по курсу. 18 іюля прибыли на рейдъ Коуса, гдѣ и стали на якорь.

29 іюля транспортъ прибылъ въ Копенгагенъ и черезъ нѣсколько часовъ отправился въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 3 августа.

42.

Шкуна „Сахалинъ“.

15 марта 1862 г., шкуна «Сахалинъ», по окончательномъ изготовленіи для слѣдованія къ устью Амура, снялась съ якоря изъ Гамбурга, подъ командою капитанъ-лейтенанта Корнилова. Къ вечеру того же дня бросили якорь у Куксгавена въ р. Эльбѣ. На другой день снялись съ якоря подъ парами и направились къ выходу изъ рѣки, а къ вечеру вышли въ Нѣмецкое море. 17 марта случилось поврежденіе въ золотникахъ, принудившее прекратить пары на 4 часа и вступить подъ паруса при W вѣтрѣ. По окончаніи исправленія снова вступили подъ пары, потому что шкуна, при противномъ теченіи, ничего не выигрывала подъ одними парусами.

19 марта бросили якорь на Саутгамптонскомъ рейдѣ. 21 марта вошли въ рѣку Northam, гдѣ и ошвартовились, чтобы удобнѣе окончить всѣ необходимыя работы на шкунѣ.

По окончаніи всѣхъ работъ и по пріемкѣ грузовъ для Николаевскаго порта, шкуна 24 апрѣля снялась съ якоря и вышла въ море. Въ слѣдующій полдень подошли къ мысу Лизарду, до котораго все время шли подъ парами. Вступили подъ паруса при свѣжемъ SW вѣтрѣ, который заставилъ шкуну лавировать до 30 апрѣля, чтобы обогнуть мысъ Финистеръ.

За мысомъ Финистеръ получили легкій NW, который довелъ

шкуну до параллели 29° N шир. Здѣсь его смѣнилъ NO пасатъ, но такой же слабый, дававшій только $5^1/_2$ узловъ ходу. 10 мая пересѣкли тропикъ Рака, въ долготѣ 23° 20′ W и только 14 мая, проходя параллель острововъ Зеленаго мыса, пасатъ засвѣжѣлъ и дулъ съ такою силою на протяженіи 300 миль, послѣ чего постепенно падалъ и 18 мая прекратился вовсе въ 6° N широты. Тогда развели пары и шли подъ ними до экватора, который пересѣкли 21 мая въ 23° 30′ W долготы, и здѣсь получили SO пасатъ, начавшійся SSO, при которомъ съ успѣхомъ перемѣнили широту до 10° S; но съ этихъ поръ пасатъ преимущественно дулъ очень свѣжій отъ S и SSO и отнесъ шкуну далеко къ западу, такъ что тропикъ Козерога пересѣкли въ долготѣ 36° 24′ W. Отъ этой параллели пасатъ, постепенно слабѣя, переходилъ къ NO. Пользуясь этимъ вѣтромъ, спустились къ югу до 36° S шир., въ которой взяли курсъ по параллели, пользуясь свѣжими вѣтрами отъ NW и SW.

27 іюня подошли на видъ мыса Доброй Надежды и развели пары; но прежде чѣмъ подошли ко входу въ бухту, вѣтеръ отъ NNW засвѣжѣлъ до такой степени, что винтъ не выгребалъ, и потому на ночь принуждены были отойти отъ берега. На слѣдующій же день пришлось выдержать штормъ отъ NNO. Въ ночь на 23 іюня вѣтеръ стихъ и тогда прибыли подъ парами въ Саймонсъ-бай, гдѣ и стали фертоингъ, пробывъ въ морѣ 60 дней, изъ коихъ 6 дней 3 часа подъ парами.

14 іюля снялись съ якоря, пользуясь штилемъ, продолжавшимся до слѣдующаго полдня, отъ котораго прекратили пары и вступили подъ паруса, имѣя попутный вѣтеръ, дозволившій сдѣлать хорошее плаваніе; послѣ этого задулъ SO, задержавшій шкуну на цѣлыя сутки. Съ 17 іюля дули свѣжіе западные вѣтра, переходившіе попеременно изъ SW въ NW четверть компаса, и дувшіе иногда съ силою шторма; они хорошо подвигали шкуну къ параллели 38° S широты, почему она достигла острововъ Павла и Амстердама очень скоро.

2 августа, пройдя эти острова, начали уменьшать широту, имѣя все время рифъ-марсельный вѣтеръ. Тропикъ Козерога пересѣкли 11 августа, въ долг. 102° 10′ O. Въ штилевой полосѣ тропика почти вовсе не имѣли штилей,—дулъ слабый пасатъ до

самаго пролива. 18 августа подошли къ мысу Ява, развели пары и вступили въ Зондскій проливъ, пробывъ въ океанѣ 34 дня 12 час. Зондскимъ проливомъ до самаго Анжера слѣдовали подъ парусами, въ теченіи двухъ сутокъ, по случаю поврежденій въ котлахъ. 20 августа, сдѣлавъ запасъ свѣжей провизіи, снялись изъ Анжера, подъ парами, и, слѣдуя до Сингапура проливами Банковскимъ иРіо, имѣли все время штиль.

24 августа прибыли въ Сингапуръ, на 41 день плаванія, а 28 августа снялись съ рейда подъ парами, имѣя весьма слабый вѣтеръ отъ SO. Недостатокъ угля заставилъ зайти въ Сайгонъ, единственную станцію на переходѣ изъ Сингапура въ Гон-Конгъ. Въ Сайгонъ прибыли 1 сентября. На слѣдующее же утро, по распоряженію мѣстнаго французскаго начальства, уголь былъ присланъ, такъ что 3 сентября, около полдня, могли выйдти изъ Сайгона, а къ вечеру того же дня были уже въ морѣ, не прекращая паровъ, при слабо дувшемъ NO.

10 сентября пришли благополучно въ Гон-Конгъ, совершивъ плаваніе отъ Сингапура, со включеніемъ захода въ Сайгонъ, въ 13 дней, преимущественно плывя подъ парами и имѣя лишь изрѣдка незначительную пользу отъ парусовъ.

20 сентября шкуна вышла изъ Гон-Конга, при легкомъ SO, и направилась подъ парами вдоль китайскаго берега, въ разстояніи отъ него около 2 миль. Къ утру слѣдующаго дня вѣтеръ усилился и перешелъ къ NO, при которомъ теченіе обнаружилось къ SW. Шкуна продолжала идти подъ парами въ возможно близкомъ разстояніи отъ берега. Суточное плаваніе было до 100 миль.

Къ утру 24 сентября вышли изъ Формозскаго пролива и вступили подъ паруса. Но лавировкой немного подвигались впередъ. 30 сентября, по обсерваціи, оказалось, что во все это время подвинулись по курсу на 52 мили. При такихъ невыгодныхъ условіяхъ, снова развели пары, подъ которыми къ 1 октября прошли 120 миль. Засвѣжѣвшій N вѣтеръ препятствовалъ идти далѣе подъ парами, почему и принуждены были еще разъ попытаться лавировать. Съ 7 октября вѣтеръ перешелъ въ легкій ONO, при которомъ могли выбраться въ Нагасаки, куда и прибыли 12 октября.

Не имѣя возможности прибыть въ Николаевскъ въ навигацію 1862 г., шкуна осталась въ Нагасаки, въ ожиданіи распоряженій начальника эскадры, и только 8 іюня 1863 г. пришла въ Николаевскъ.

СУДА ВОЗВРАТИВШІЯСЯ ИЗЪ КРУГОСВѢТНАГО ПЛАВАНІЯ ВЪ КРОНШТАДТЪ.

43.

Фрегатъ „Свѣтлана“.

По изготовленіи фрегата «Свѣтлана» въ обратное плаваніе въ Россію, капитанъ 2 ранга Бутаковъ, 20 октября 1861 г., оставилъ Вусунгскій рейдъ и слѣдовалъ въ Манилу и Батавію, для собранія свѣдѣній, относительно доставки въ Кронштадтъ цѣнныхъ лѣсовъ и въ особенности тику, что̀ поручено ему было контръ-адмираломъ Лихачевымъ.

21 октября, выйдя изъ Ян-це-Кіанга, миновали плавучій маякъ и, по случаю пасмурности, продолжали идти подъ парами, пока не прошли острова Садль. Находясь между ними и каменьями Barren, легли на S, прекративъ пары. Такъ какъ NO муссонъ еще не совершенно установился, то предпочли идти Формозскимъ каналомъ и избрали путь по восточную сторону о-ва Формозы. Съ ровнымъ NO, утромъ 23-го проходили островъ Аджинкортъ, а 24-го увидѣли островъ Баши. Миновавъ параллель о-ва Люцона, вошли въ совершенно спокойное море и продолжали имѣть суточное плаваніе по 150 миль до 27 числа, когда совершенно заштилѣло. 28 числа развели пары и въ тотъ же день бросили якорь на Манильскомъ рейдѣ.

Сдѣлавъ запасъ необходимаго количества зелени для команды, 2 ноября снялись съ якоря подъ парами, но, выйдя изъ бухты, прекратили ихъ и вступили подъ паруса, при тихомъ NO; легли на WtS, до долготы 112° 11′ O отъ Грин., а отсюда спустились къ югу на о-въ Пуло-Сопата, который проходили ночью съ 7 на 8 ноября. 11 ноября миновали островъ Пуло-Аоръ. Пройдя этотъ островъ, совершенно потеряли NO муссонъ и вошли въ

полосу штилей, а потому, 13 ноября, развели пары. Въ 7 час. вечера, въ Гаспарскомъ проливѣ, стали на якорь. Съ разсвѣтомъ 14-го снялись съ якоря и, слѣдуя Маклефильдскимъ проливомъ, 15-го числа отдали якорь на Батавскомъ рейдѣ. 20 ноября прибылъ на рейдъ клиперъ «Опричникъ».

Окончивъ пріемку 212 тоннъ угля, 24 ноября фрегатъ снялся съ якоря, для дальнѣйшаго слѣдованія кругомъ Австраліи, Бассовымъ проливомъ, чтобы, согласно воли Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, пройти Магелановымъ проливомъ, съ заходомъ на Фалкландскіе острова.

Въ 9 ч. вечера, того же дня, находясь въ 10 миляхъ къ S отъ о-ва Принца, прекратили пары и вступили подъ паруса, при умѣренномъ SW вѣтрѣ. Къ разсвѣту 25-го заштилѣло, почему снова развели пары. 26-го прошли о-въ Рождества и вступили подъ паруса, при тихомъ SO; къ полдню 27-го онъ началъ свѣжѣть и къ вечеру задулъ весьма умѣреннымъ пасатомъ, съ которымъ, идя въ полный бейдевиндъ, фрегатъ имѣлъ суточное плаваніе отъ 120 до 190 миль. 5 декабря, въ широтѣ 29° 30′ S, долготѣ 95° O, онъ началъ штилѣть и черезъ нѣсколько часовъ задулъ отъ SW. Черезъ 4 часа вѣтеръ опять перешелъ въ SO четверть. Въ теченіи пяти слѣдующихъ сутокъ плаваніе было отъ 88 до 122 миль. Затѣмъ проштилѣвавъ цѣлыя сутки, 10 декабря вступили подъ пары и легли на S. Пройдя 189 миль, получили SW вѣтеръ и потому, прекративъ пары, легли на OSO. Съ 11 по 22 декабря, съ вѣтрами между N черезъ W до SSW, прошли по параллели 2452 мили, что̀ даетъ суточнаго плаванія по 209 миль. Весь же переходъ отъ Зондскаго пролива до полудня 22 декабря составляетъ 4571 милю, т. е. по 166-ти миль.

Съ полудня 22-го вѣтеръ стихъ, почему развели пары и 23-го стали фертоингъ въ виду города Мельбурна, въ Hobson's bay. Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля и изготовивъ новый марсель, бизань и форъ стеньги-стаксель, 10 января 1862 г., фрегатъ снялся съ якоря; но, подойдя къ выходу изъ порта Филипъ, сталъ на якорь, чтобы выждать конца отлива, при которомъ неудобно проходить Бассовъ проливъ. На другой день вышли въ море подъ парами. Къ вечеру открылся маякъ на островѣ Кентъ, и въ 1 часъ ночи

вступили въ Тихій океанъ, а черезъ 2 часа прекратили пары, при тихомъ W вѣтрѣ.

Черезъ нѣсколько часовъ по выходѣ изъ порта Филиппа, въ верхней бродъ-камерѣ, у задняго старнпоста, обнаружилась течь. Но когда остановили машину, то и течь совершенно прекратилась. Изъ этого ясно было видно, что шпунтовой пазъ у задняго старнпоста опустѣлъ и конапать въ немъ или выпрѣла, или ее выбило отъ сильнаго сотрясенія послѣдняго во время дѣйствія винта. Убѣдившись, что мѣсто течи надъ водой, спустились, 13 января, по южную сторону Новой Зеландіи, чтобы скорѣе добраться до NW пасата. Къ 16 января, пробѣжавъ въ 5 сутокъ 1020 миль и находясь въ 150 миляхъ отъ S оконечности Новой Зеландіи, встрѣтили тихій вѣтеръ отъ О. 18-го числа увидѣли островъ Аокландъ.

Съ 20-го числа вѣтеръ отошелъ къ N и, дуя съ постоянствомъ ровнаго пасата, нисколько не походилъ на тѣ бойкіе вѣтра, которые, по сказаніямъ Мори, надѣялись встрѣтить въ большихъ S широтахъ. Весьма рѣдко вѣтеръ переходилъ къ W и SW.

Къ 30 января, въ 19-дневное плаваніе прошли 3255 миль, среднимъ числомъ по 171 мили въ сутки, безъ всякихъ приключеній. Находясь въ это время въ широтѣ 51° 30′ S, долготѣ 137° 52′ W, при ясной погодѣ, увидѣли прямо по курсу нѣсколько ледяныхъ острововъ. Большая часть изъ нихъ были вышиною до 300 футъ. Обходя эти острова и ложась на ночь въ дрейфъ, 2 февраля прошли послѣдній островъ. Къ полдню вѣтеръ отошелъ къ NW и W и стихъ. На слѣдующій день было маловѣтріе, потомъ задулъ SO и наконецъ NO, и только 9-го установился ровный вѣтеръ между NW и SW. «Свѣтлана» опять пошла со скоростію 245 м., а 11-го сдѣлали плаваніе 268 миль. Въ этотъ день въ носу, съ лѣвой стороны, оказалась другая течь, по видимому тоже надводная, причины которой однакожь не могли открыть. Остальные 4 дня плаванія до Магелланова пролива сопровождались перемѣнными тихими вѣтрами.

15 февраля, находясь отъ мыса Пилларъ въ 130 миляхъ, окончательно заштилѣли, почему вступили подъ пары. 16 февраля, въ полдень, прошли меридіанъ мыса Пилларъ и вступили въ Магелланов проливъ, при тихомъ NW вѣтрѣ. Въ 6 часовъ вечера бросили якорь въ Плая-Парда. Здѣсь нашли на якорѣ французскій

корабль, подъ адмиральскимъ флагомъ, который потерялъ руль. Въ ночь фрегатъ подрейфовало, не смотря на то, что на 5 саж. глубинѣ, имѣли канату 40 саженъ; отдали другой якорь, но онъ не задержалъ и фрегатъ прошелъ мимо корабля, гдѣ уже не было глубины. Фрегатъ задержался на кабельтовѣ, который еще съ вечера былъ завезенъ на корабль, на случай, если его станетъ ворочать. Недоумѣніе командира фрегата, чему приписать этотъ случай, разрѣшилось, когда подняли плехтъ безъ одной лапы; она переломилась какъ разъ по серединѣ между пяткой и остріемъ пера, совершенно въ разрѣзъ. Причину этому, вѣроятно, надо искать въ томъ, что онъ упалъ на камень. Убравшись съ якорями и выбравъ кабельтовъ, пошли далѣе по проливу и въ 6 часовъ утра вошли въ Крикетъ-Ричъ. Въ полдень обогнули самую южную оконечность материка Америки—мысъ Froward, а въ 5 час. отдали якорь противъ Чилійскаго селенія въ Sandy-Point и немедленно приступили къ отысканію мѣста течи. Исправивъ поврежденія, 19 февраля, съ разсвѣтомъ, снялись съ якоря; въ $8^1/_2$ час. миновали мысъ Грегори и легли на мысъ Баранка. Когда миновали банку Тритонъ, то полнымъ ходомъ легли на середину первой узкости и, за наступившею затѣмъ пасмурностію, стали на якорь ниже мыса Бокса.

20-го числа снялись съ якоря и въ полдень прошли уже, при попутномъ теченіи, меридіанъ мыса Дѣвъ, а въ 2 часа, вступили подъ паруса, при весьма тихомъ вѣтрѣ отъ N. 22-го прошли островъ Бошень подъ вѣтромъ у него. Плаваніе съ этого мѣста сопровождалось прекрасной погодой и ровнымъ вѣтромъ; но тутъ начали налетать частые и жестокіе шквалы, вгонявшіе изъ бомъ-брамселей прямо въ 4 рифа, и вслѣдъ за этимъ, штормъ устанавливался часа на 2, на 3, потомъ стихалъ на 5 на 6 часовъ и начиналъ снова. Пользуясь моментами затишья, при которыхъ вѣтеръ отходилъ къ W, къ полдню 23-го, подошли на 40 миль къ маяку Пемброкъ, гдѣ развели пары и, обогнувъ маякъ, вошли въ портъ Вильямъ, а черезъ полъ-часа бросили якорь въ Stanley Harbour.

3 марта вышли въ море и, по случаю штиля, шли подъ парами. Въ 40 миляхъ отъ маяка вступили подъ паруса, при легкомъ западномъ вѣтрѣ, который вскорѣ перешелъ къ N. До 7-го

числа, при ходѣ до 9 узловъ, шли по параллели. Въ этотъ день вѣтръ отошелъ къ W, но къ вечеру задулъ жестокими шквалами отъ NW. Къ полуночи на 8-е число вѣтеръ вдругъ перешелъ къ SW и задулъ еще жесточе, но на короткое время и потомъ началъ смягчаться. Оставаясь подъ однимъ гротъ-марселемъ, фрегатъ легко убѣгалъ отъ волненія; чтобы убавить рыскливость и облегчить руль, спустили за корму кабельтовъ.

Къ полдню 8 марта начало стихать, а 9-го былъ уже совершенный штиль. Но вскорѣ вѣтеръ задулъ отъ NO и постепенно свѣжѣя, къ 7-ми часамъ вечера дошелъ до степени шторма. Это былъ послѣдній штормъ въ Южномъ океанѣ, продолжавшійся до 11-го числа, когда вѣтеръ, перейдя къ NW, задулъ тихо. Слѣдующіе затѣмъ три дня вѣтеръ дулъ изъ SO четверти, а 15-го перешелъ къ NO, но дулъ ближе къ O, такъ что позволилъ подниматься по меридіану; 18-го вѣтеръ перешелъ къ W и окончательно стихъ, почему и вступили подъ пары. Къ полдню 19-го, послѣ нѣсколькихъ шквалovъ съ разныхъ сторонъ, установился тихій NW, съ которымъ вступили подъ паруса. Вѣтеръ, переходя черезъ всѣ четверти компаса, къ 26-му числу довелъ фрегатъ до 17° S шир. и 23° W долготы и тутъ установился отъ ONO, на слѣдующіе 6 дней. Заштилѣвъ окончательно въ широтѣ 5° S и долготѣ 25° W, 1-го апрѣля вступили подъ пары; 2-го пересѣкли экваторъ въ 25° W долготы, и только 3-го числа прекратили пары и вступили подъ паруса, при тихомъ NNO, который ночью отошелъ къ NO. При этомъ вѣтрѣ, къ 12-му числу, дошли до Сѣвернаго тропика, который пересѣкли въ 38½° W долг.; пасатъ началъ отходить къ O, но черезъ нѣсколько часовъ опять зашелъ къ NO и проводилъ фрегатъ до 28° N шир. 19-го числа, по случаю штиля, прошли 10 часовъ подъ парами; потомъ тихимъ SW дошли въ два дня до 38½° N шир., гдѣ вѣтеръ перешелъ къ N°. 28-го числа вѣтеръ уровнялся и въ слѣдующіе два дня довелъ фрегатъ до банки Англійскаго канала. 1-го мая ночью, при штилѣ и маловѣтріи, вступили подъ пары, 2-го вошли въ Англійскій каналъ, а 3-го отдали якорь на Спитгедскомъ рейдѣ, на 112 день по оставленіи Мельбурна и на 101 д. плаванія, пройдя 15534 мили.

29 мая фрегатъ оставилъ Портсмутъ, а 1 іюня ночью по-

дошелъ къ Скагену; но за густымъ туманомъ не видѣли маяка, и проштилѣвавъ слѣдующія сутки, къ закату солнца 2 іюня, когда туманъ разнесло, развели пары и пошли Большимъ Бельтомъ. Передъ закатомъ солнца слѣдующаго дня миновали Ниборгъ, и утромъ 4-го отдали якорь на Кильскомъ рейдѣ.

10 іюня фрегатъ оставилъ Киль, и 20 іюня прибылъ въ Кронштадтъ.

44.

Корветъ „Гридень“.

Получивъ распоряженіе начальника эскадры слѣдовать въ Кронштадтъ, корветъ «Гридень», подъ командою капитанъ-лейтенанта Копытова, 26 октября 1861 г. вышелъ изъ Вусунга. На другой день, подъ парусами, вышли изъ Ян-це-Кіанга, а послѣ полуночи 28 октября, пройдя острова Saddle, начали спускаться на настоящій румбъ. Вѣтеръ, дуя сперва отъ N, потомъ отъ NO умѣренно, давалъ отъ 7 до 9 узловъ ходу. 5 ноября, въ 7 час. вечера, бросили якорь у Маниллы. Окончивъ расчеты съ берегомъ, 9 ноября снялись съ якоря.

Видя что муссонъ установился и не желая тратить угля, снялись съ якоря подъ парусами; но черезъ $1^1/_2$ часа заштилѣли въ бухтѣ, потерявъ отъ этого почти сутки. 10 ноября, выйдя, съ маловѣтріемъ, изъ залива, получили сначала тихій вѣтеръ отъ O, который постепенно усиливаясь, перешелъ къ N. Съ приближеніемъ къ берегу Кохинхины вѣтеръ сталъ ослабѣвать. Не смотря на свѣжесть муссона, не имѣли тѣхъ большихъ теченій, которыя обѣщаютъ лоціи. 17 ноября, въ полдень, находясь отъ Горсбургскаго маяка въ 24 миляхъ, до вечера едва сдѣлали 15 миль; вѣтеръ стихалъ болѣе и болѣе, а потому развели пары и пошли въ Сингапурскій проливъ. Темнота ночи затрудняла входъ, но, съ помощію лотовъ, въ 1 часъ 18 ноября, бросили якорь на Сингапурскомъ рейдѣ.

23 ноября снялись съ якоря, подъ парами. Въ проливѣ встрѣтили противное теченіе до 3-хъ узловъ, что замедлило плаваніе.

Къ разсвѣту прошли Горсбургскій маякъ, гдѣ и прекратили пары. При вѣтрѣ N и NW, съ ходомъ около 7 узловъ, черезъ сутки, подошли къ Гаспарскому проливу. Вѣтеръ у пролива совсѣмъ стихъ, почему развели пары и въ 4 часа утра, не имѣя обсерваціи, стали на якорь. Съ разсвѣтомъ продолжали плаваніе. На другой день въ полдень были уже подъ парусами, въ 40 миляхъ отъ пролива, при тихомъ W и NW вѣтрѣ, который сопровождалъ корветъ до 28 числа. Приблизившись къ архипелагу Тысячи острововъ, у Батавіи опустили винтъ и пошли, при штилѣ, подъ парами; за пасмурностію, въ полночь стали на якорь и въ 10 часовъ утра прибыли на рейдъ.

6 декабря, при маловѣтріи, снялись съ якоря подъ парами съ Батавскаго рейда; 8-го пришли на параллель Java Head, а 10 января 1862 г. прошли меридіанъ мыса Agulhas. Путь корвета въ послѣдніе трое сутокъ былъ задержанъ противными W вѣтрами, такъ что за это время сдѣлали только 140 миль. Выйдя въ океанъ, пользовались сначала NW муссономъ. Пасатъ получили на 5 день по выходѣ изъ Зондскаго пролива, въ широтѣ 13° S, долготѣ 98° 12′ O, и вмѣстѣ съ этимъ начали увеличиваться постепенно суточныя плаванія. Въ долготѣ 80° O, среднія суточныя плаванія были уже до 200 миль. Попутными теченіями пользовались весьма немного, а отъ меридіана Мадагаскара потеряли ихъ и даже по временамъ имѣли противныя. Съ приближеніемъ къ берегу Африки разность между долготой по хронометрамъ и пеленгами оказалась 5 м.

Весь переходъ до Саймонсъ-бая сопровождался свѣжими вѣтрами и большою качкою, почему, по приходѣ сюда, встрѣтилась надобность, кромѣ освѣженія команды, исправить конопатку верхней палубы, перетянуть нижній такелажъ и исправить всѣ паруса, такъ какъ они были весьма стары и требовали большихъ и частыхъ починокъ.

30 января, по окончаніи нагрузки купленной провизіи, снялись съ якоря изъ Саймонсъ-бая, при маловѣтріи, которое сопровождало корветъ и слѣдующія трое сутокъ. Прекративъ пары близъ параллели Столовой бухты, подвигались впередъ весьма медленно, имѣя суточное плаваніе 30—90 миль; далѣе же отъ 30° S широты суточныя плаванія согласовались съ назначен-

ными лоціями. Прибыли къ о-ву С. Елены на 14 день. Главная цѣль посѣщенія острова состояла въ пополненіи запаса зелени. Черезъ 30 часовъ снялись съ якоря и продолжали плаваніе нѣсколько быстрѣе включительно до экватора; но здѣсь встрѣтили неблагопріятныя обстоятельства. Пересѣкая экваторъ въ 22° долготѣ, расчитывали на короткую штилевую полосу, но на самомъ дѣлѣ штили сопровождали корветъ до 5° N широты, и эти 360 миль едва сдѣлали въ недѣлю, не смотря на то, что 183 мили было пройдено подъ парами. Здѣсь же хотя и получили NO пасатъ, но круче противъ обыкновеннаго. Черезъ 2 недѣли, не доходя до сѣвернаго тропика, встрѣтили противное маловѣтріе и потеряли еще 5 дней, дѣлая въ сутки 50—80 миль; но съ 29° N широты получили попутные W вѣтры, сначала умѣренные, а потомъ крѣпкіе, такъ что черезъ 7 дней уже были въ разстояніи 400 миль отъ Лизарда; но и здѣсь—задувшій крѣпкій NO задержалъ корветъ 3 дня, и только 5 апрѣля могли войти на Спитгедскій рейдъ, пробывъ въ плаваніи отъ мыса 63 дня.

25 апрѣля корветъ вышелъ изъ Портсмута и черезъ 5 дней бросилъ якорь у Копенгагена. Переходъ этотъ сопровождался благопріятными W вѣтрами, а первые три дня, хорошей погодой; но, при входѣ въ Категатъ, получили перемѣнныя, противныя маловѣтрія, а потому прошли его подъ парами.

8 мая корветъ вышелъ изъ Копенгагена, и 15 мая благополучно прибылъ въ Кронштадтъ.

45.

Клиперъ „Стрѣлокъ“.

1 декабря 1861 г., назначенный для слѣдованія въ Россію, клиперъ «Стрѣлокъ», подъ командою лейтенанта Егершельда, снялся съ якоря изъ Гон-Конга и, пройдя вверхъ по Кантонской рѣкѣ 80 миль, бросилъ якорь у города Бамбу-Тоунъ, въ 3-хъ миляхъ отъ Вампоа. Здѣсь клиперъ остался для исправленія.

По выгрузкѣ всѣхъ запасовъ, въ ночь на 3 декабря, клиперъ былъ введенъ въ докъ Гюнта, который былъ очищенъ отъ грязи

и илу черезъ 2 дня. По осмотрѣ клипера оказалось, что $^1/_3$ часть мѣди оторвана, фалшкиля не было, киль почти по всей длинѣ оборванъ, такъ что пришлось перемѣнить 3 штуки киля; въ двухъ же мѣстахъ,—около средины судна, вплоть до шпунта, желѣзные болты (составляющіе скрѣпленіе киля съ наборомъ) были обнажены и загнуты къ кормѣ; въ двухъ килевыхъ замкахъ значительныя продольныя трещины; шпунтовый пазъ былъ помятъ въ двухъ мѣстахъ на $2^1/_2$ дюйм. въ глубину доски.— Обшивная мѣдь не годилась больше для подводной части, а потому и продана была съ аукціона за 1000 доллар.; взамѣнъ *ея*, обшили клиперъ американскимъ металломъ, который значительно дешевле новой мѣди.

25 декабря клиперъ былъ выведенъ изъ дока, простоявъ въ немъ 21 день. Вся стоимость дока, матеріаловъ, работа и покупка металла для обшивки, составляла 1633 фун. стерл. 5 января клиперъ оставилъ Вампоа и прибылъ того же числа въ Макао.

Снявшись съ якоря изъ Макао 9 января 1862 г., подъ парусами, и получивъ въ тотъ же день NO муссонъ, согласно указаніямъ лоціи, пройдя о-въ Гайнанъ, взяли курсъ вдоль берега Кохинхины, а 19-го пересѣкли экваторъ въ долготѣ 106° О. Здѣсь NO муссонъ, прерываясь штилями и порывами отъ различныхъ румбовъ, перешелъ къ NW.

Избравъ Банковскій проливъ, какъ безопаснѣйшій, для входа въ Малайское море, клиперъ подошелъ къ нему 20 числа. 21 и 22-го чиселъ шли проливомъ, по пеленгамъ и лоту, становясь ночью на якорь, а 23-го, пройдя о-въ Люципаръ, направились къ Батавіи. Легкій противный вѣтеръ заставилъ клиперъ сдѣлать нѣсколько галсовъ, но застилѣвавъ въ 50 миляхъ отъ Явы, развели пары и ночью 25 января пришли на Батавскій рейдъ.

Пополнивъ здѣсь запасы угля, провизіи и воды, клиперъ снялся съ якоря, при легкомъ вѣтрѣ. Дойдя до о-ва Амстердама, стали на якорь, по причинѣ свѣжаго противнаго вѣтра. 3 февраля пошли подъ парами къ Зондскому проливу. Держась ночью у о-ва Крокатао, вступили подъ паруса, чтобы перемѣнить воду въ котлахъ. При поворотѣ потеряли гротъ-марса-рею и, не имѣя

запасной спустились назадъ, а на другой день бросили якорь у о-ва Онрустъ. Здѣсь сдѣлали новую рею и запаслись углемъ.

14 февраля отправились по назначенію. На ночь стали на якорь подъ берегомъ Суматры, а съ разсвѣтомъ пошли далѣе и въ тотъ же день вышли изъ Зондскаго пролива, получивъ легкій NO. Направляя курсъ къ S, чтобы пересѣчь скорѣе штилевую полосу, шли 5 дней съ перемѣнными тихими вѣтрами. 20 февраля получили пасатъ въ широтѣ 11° 15′ S, долготѣ 104° 30′. 8 марта пересѣкли тропикъ, въ долготѣ 65° 15′; здѣсь вѣтра были ровные. Въ широтѣ 28° 45′, долготѣ 45° 30′ потеряли пасатъ 13 марта, пробывъ въ его полосѣ 21 день и имѣя среднее суточное плаваніе по 163½ мили.

Отъ меридіана Мадагаскара до мыса Доброй Надежды имѣли тихій вѣтеръ. Обогнувъ подъ парами, при штилѣ, мысъ Agulhas, получили свѣжій SO, съ которымъ вошли въ темную ночь на рейдъ въ Саймонсъ-бай. Переходъ отъ Батавіи до мыса совершенъ въ 40 дней; наибольшее суточное плаваніе было 305 миль, наименьшее 15 миль.

Въ продолженіе 23-хъ дневной стоянки въ Саймонсъ-баѣ, на клиперѣ «Стрѣлокъ» успѣли окончить всѣ необходимыя работы. 19 апрѣля клиперъ вышелъ въ море и, обогнувъ мысъ Доброй Надежды, вступилъ подъ паруса.

До широты 27° S долготы 6½° O, имѣли перемѣнные, большею частію противные вѣтры, а 26-го числа заштилѣли, почему развели пары и, черезъ 15 часовъ, получили легкій SW, превратившійся очень скоро въ SO пасатъ, который и довелъ клиперъ до о-ва Св. Елены, на 17 день по выходѣ изъ Саймонсъ-бая. Зайдя на о-въ Св. Елены, чтобы пополнить запасы свѣжей провизіи и взять угля, пробыли здѣсь двое сутокъ. Ровный вѣтеръ довольно быстро подвигалъ клиперъ: 12 мая прошли о-въ Вознесенія, а 16-го пересѣкли экваторъ въ долготѣ 20° 56′ W. 18-го потеряли пасатъ въ широтѣ 4° N, долготѣ 21° W, и развели пары. На слѣдующій день получили NO пасатъ.

Съ широты 6° 40′ N, долготы 20° 55′ W, клиперъ началъ выбираться въ бейдевиндъ, неся брифокъ, безъ котораго парусность недостаточна. 16 іюня, войдя въ полосу западныхъ вѣтровъ, плаваніе клипера достигло 200 миль. Съ свѣжимъ попут-

нымъ вѣтромъ клиперъ вошелъ въ каналъ по лоту. Взявъ у Start Point лоцмана и разведя пары, бросили якорь въ Гревзендѣ. Переходъ совершонъ въ 61 день, вычитая якорную стоянку на о-вѣ Св. Елены и при входѣ въ Темзу.

Выйдя изъ Гревзенда 13 іюля и пройдя подъ парами до маяка Tongue, вступили подъ паруса. На переходѣ Нѣмецкимъ моремъ имѣли легкій попутный вѣтеръ. У мыса Скагенъ, 17 іюля, развели пары, 19 іюля прибыли на Копенгагенскій рейдъ, а 24-го, съ разсвѣтомъ, снялись съ якоря. По выходѣ въ Балтійское море вступили подъ паруса и, съ перемѣнными вѣтрами, продолжали плаваніе до Дагерорта, гдѣ стихнувшій вѣтеръ заставилъ развести пары. На меридіанѣ Сурона открылась незначительная течь въ среднемъ паровомъ котлѣ, вслѣдствіе которой клиперъ зашелъ въ Гельсингфорсъ, гдѣ черезъ два дня поврежденіе было исправлено.

31 іюля клиперъ вышелъ изъ Гельсингфорса, а 2 августа бросилъ якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ. «Стрѣлокъ» находился въ отсутствіи изъ Кронштадта 4 года $10^1/_2$ мѣсяцевъ.

46.

Клиперъ „Опричникъ“.

31 октября 1861 г., клиперъ «Опричникъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Селиванова, вышелъ изъ Шанхая, для слѣдованія въ Кронштадтъ. Пройдя плавучій маякъ, къ вечеру того же числа прекратили пары; но наступившая вскорѣ темнота и противное теченіе принудили стать на якорь. Съ разсвѣтомъ 1 ноября, при противномъ вѣтрѣ отъ ONO, снялись съ якоря и, подъ парусами, лавировали къ группѣ острововъ Садль. Къ вечеру того же числа, обогнувъ группу этихъ острововъ, взяли курсъ къ Формозскому проливу, и, поставивъ реи прямо, почти не приходилось трогать брасовъ до положенія якоря на Батавскомъ рейдѣ. Клиперъ рѣдко переходилъ далѣе 4 румбовъ отъ линіи фордевинда, не доходя ни разу до галфинда; наибольшій ходъ былъ отъ 11 до 12 узловъ. Съ этимъ муссономъ клиперъ пришелъ на видъ Пуло-Аоръ 13 ноября, и на другой день,

пройдя параллель Сингапура, взялъ курсъ къ Банковскому проливу. На переходѣ отъ Пуло-Аоръ дожди шли въ такомъ изобиліи, что вода едва успѣвала стекать въ шпигаты. Въ полдень 15-го вступили въ южное полушаріе въ долготѣ 105° 58′ О отъ Гринича. На этомъ переходѣ клиперъ три раза становился на ночь на якорь, за пасмурностію, въ узкостяхъ. Теченіе испытано было въ Формозкомъ проливѣ отъ 10 до 12 миль въ сутки къ О, а отъ Банковскаго пролива до Батавіи—до 20 миль къ О-ту же.

По приходѣ въ Батавію, 20 ноября клиперъ бросилъ якорь въ $2^1/_2$ миляхъ отъ берега, для избѣжанія вреднаго вліянія испареній болотныхъ мѣстъ. 28 ноября клиперъ пошелъ далѣе и съ этого числа никакихъ донесеній отъ командира не было. Кратковременное пребываніе клипера на Батавскомъ рейдѣ и самый отзывъ командира клипера въ рапортѣ его изъ Батавіи, что онъ заходилъ только для пополненія запасовъ и освѣженія силъ команды, служатъ доказательствомъ, что состояніе клипера было вполнѣ удовлетворительно, для предстоявшаго ему океанскаго плаванія.

Въ іюнѣ 1862 г. было сдѣлано распоряженіе о розыскѣ клипера «Опричникъ», и о томъ, нѣтъ-ли въ заграничныхъ портахъ, имѣющихъ частыя сношенія съ мысомъ Доброй Надежды и Ость-Индіею, какихъ нибудь свѣдѣній или слуховъ.

Изъ Голландіи доставлено было свѣдѣніе, что баркъ «Swaan» выдержалъ 25 декабря (н. ст.) въ Индѣйскомъ океанѣ ураганъ и видѣлъ при этомъ неизвѣстное судно, которое держало курсъ по направленію къ центру урагана.

Принимая въ соображеніе эти свѣдѣнія, а также и то, что клиперъ «Опричникъ», выйдя изъ Батавіи 10 декабря н. с., имѣя средній суточный ходъ въ 158 миль, легко могъ пройти въ 15 дней разстояніе въ 2370 миль отъ Батавіи до того мѣста, гдѣ баркъ «Swaan» видѣлъ 25-го числа неизвѣстное судно, можно съ вѣроятностію заключить, что это неизвѣстное судно дѣйствительно было клиперъ «Опричникъ». По этому приходится убѣдиться въ грустномъ фактѣ, что дѣйствительно «Опричникъ» погибъ въ Индѣйскомъ океанѣ, въ шир. около 22° S, долготѣ

*

около 67½° О, съ 25 на 26 декабря 1861 г., попавъ въ центръ урагана.

На клиперѣ «Опричникъ» погибли: командиръ капитанъ-лейтенантъ Селивановъ, старшій офицеръ лейтенантъ Купреяновъ, лейтенанты: Де-Ливронъ и Сусловъ, мичманъ Карякинъ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Карякинъ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Ивановъ и врачъ Голомицкій, унтеръ-офицеровъ 14 и рядовыхъ 73 человѣка.

47.

Фрегатъ „Дмитрій Донской".

20 октября 1862 г. фрегатъ «Дмитрій Донской», подъ командою капитанъ-лейтенанта Беклешева, отправился съ Кронштадтскаго рейда въ Атлантическій океанъ, въ практическое плаваніе съ гардемаринами и кондукторами.

27 октября фрегатъ прибылъ въ Ниборгъ. Причиной такого продолжительнаго перехода была пасмурность, встрѣченная ниже Борнгольма. Потомъ простояли ночь на якорѣ между островомъ Лаландомъ и Фемерномъ и цѣлыя сутки—между Лангеландомъ и Омое. Около о-ва Готска-Санде, при свѣжемъ S вѣтрѣ, держались подъ марселями въ два рифа и фокомъ.

5 ноября снялись съ якоря, при маловѣтріи между N и О; потомъ сдѣлался штиль, съ которымъ и вышли въ Нѣмецкое море 6 ноября. 7-го числа прекратили пары и поставили паруса, при вѣтрѣ отъ О. 8 ноября налетали безпрестанные шквалы, при чемъ ходъ мѣнялся отъ 1½ до 9 узловъ. Къ утру 9-го стихло совсѣмъ, почему дали ходъ машинѣ и въ 5 часовъ вечера, съ приливомъ, при штилѣ, влетѣли въ Англійскій каналъ. По пеленгамъ ходу было 15 узловъ.

11 ноября, подходя къ Уэссану, встрѣтили большую океанскую зыбь. Вскорѣ вѣтеръ сильно засвѣжѣлъ отъ S, но лоцманъ выѣхалъ и къ 7 часамъ вечера ввелъ фрегатъ въ Брестъ.

Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля и провизіи, 21 ноября снялись съ якоря, при довольно свѣжемъ, порывистомъ SO. Но не доходя къ

Camaret, встрѣтили огромную зыбь и жестокій SW, и потому возвратились обратно въ Брестъ.

22 ноября снялись съ якоря; но вечеромъ опять задулъ свѣжій SW. Фрегатъ продолжалъ идти подъ парами, чтобы отдалиться отъ берега. 24 ноября прекратили пары и поставили марсели въ три рифа; но вскорѣ вѣтеръ началъ стихать и позволилъ нести брамсели. 26 ноября задулъ легкій NO, который сопутствовалъ фрегату до вечера 26 ноября; но тутъ заштилѣло, почему развели пары, подъ которыми шли уже до Лисабона.

29 ноября, подъ проводкою лоцмана, вошли въ сѣверный проходъ рѣки Таго; войдя въ него, почувствовали легкое сотрясеніе, какъ будто фрегатъ коснулся мели. Сотрясеніе продолжалось не болѣе полуминуты. На рейдѣ стали фертоингъ.

Выйдя изъ Таго 17 декабря, встрѣтили огромную зыбь отъ W и брамсельный SW. На другой день утромъ прекратили пары и поставили марсели въ 2 рифа. 20 декабря зыбь значительно уменьшилась и вѣтеръ стихъ, а 21-го зыбь увеличилась опять. 22 декабря, проходя о-въ Мадеру, имѣли маловѣтріе, съ легкими шквалами отъ W, а 23-го вѣтеръ пошелъ къ N.

25 декабря, по всѣмъ признакамъ, казалось, что получили самый легкій пасатъ (въ шир. 27° 26′ N, долг. 19° 50′ W), съ которымъ, въ продолженіе трехъ сутокъ, сдѣлали 250 миль; но 28-го совершенно заштилѣло, почему развели пары и нашли опять пасатъ, 30 декабря, въ широтѣ 18° 34′ N, долготѣ 24° 28′ W, съ которымъ, 31 декабря, достигли Порто-Гранде, гдѣ фрегатъ сталъ фертоингъ на рейдѣ.

10 января 1863 г., при довольно свѣжемъ NO, снялись съ якоря, а 7 февраля, послѣ 28-ми дневнаго плаванія, бросили якоря у о-ва Св. Екатерины. Плаваніе сопровождалось тихими вѣтрами. Экваторъ пересѣкли 21 января въ долготѣ 23°.

12 февраля, утромъ, съ легкимъ попутнымъ вѣтромъ снялись отъ о-ва Св. Екатерины, а 20 февраля стали фертоингъ въ Ріо-Жанейро. По выходѣ съ о-ва св. Екатерины, первые три дня имѣли штили съ дождемъ и шквалами, а послѣдніе дни прекрасную погоду и тихій противный вѣтеръ. Послѣдній шквалистый день кончился смерчами, изъ коихъ два образовались почти около

самаго борта фрегата, но прошли за кормой не болѣе какъ въ 10 саженяхъ.

4 марта посѣтилъ фрегатъ Бразильскій Императоръ и пробылъ на немъ около $^3/_4$ часа.

6 марта фрегатъ снялся съ якоря съ Рію-Жанейрскаго рейда и въ тотъ же день бросилъ якорь въ бухтѣ Армасао, для обученія команды стрѣльбѣ въ цѣль.

Изъ Армасао вышли 17 марта и до экватора подвигались очень медленно, имѣя тихій вѣтръ. Экваторъ пересѣкли 13 апрѣля, въ долготѣ 27° 31′ 30″. На другой день попали въ штилевую полосу, а потому развели пары и черезъ 20 часовъ хода получили NO пасатъ въ широтѣ 3° 19′ N. Сначала пасатъ былъ очень крутъ, но, съ увеличеніемъ широты, вѣтеръ отходилъ. 2 мая, подходя къ мысу Гіа, встрѣтили лоцмана, который и привелъ фрегатъ на рейдъ о-ва Фаяла 3 мая.

Оставивъ Азорскіе острова 10 мая, прибыли въ Ниборгъ 24 мая. Идя съ попутнымъ вѣтромъ, фрегатъ въ океанѣ и при входѣ въ Англійскій каналъ встрѣтилъ туманъ, продожавшійся 5 дней и заставившій нести малые паруса. Отъ Лизарда, при штилѣ и противномъ вѣтрѣ, прошли каналъ подъ парами. Въ Нѣмецкомъ морѣ имѣли попутный вѣтеръ, а Скагерагъ и Категатъ прошли подъ парами.

1 іюня, съ помощью паровъ и парусовъ, фрегатъ благополучно возвратился въ Кронштадтъ.

48.

Клиперъ „Жемчугъ“.

27 октября 1862 г. отправился изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе клиперъ «Жемчугъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Шварца 2.

Начало плаванія клипера сопровождалось туманомъ и пасмурною погодою. Открывъ верхній Гогландскій маякъ на NW 87°, взяли курсъ по компасу $WtN^1/_2W$, на сѣверную оконечность Гогланда. Подойдя же на разстояніе 5 миль шли по компасу на

WtN. Наше,дшая въ то время пасмурность скрыла верхній маякъ, и вслѣдъ затѣмъ сильный снѣгъ до того занесъ все, что едва видѣли огонь нижняго маяка. Желая опредѣлить девіацію по створу Гогландскихъ маяковъ, пошли малымъ ходомъ. Но черезъ четверть часа послѣ полночи, клиперъ приткнулся къ самой оконечности сѣвернаго Гогландскаго рифа. Удара почти не было слышно; чуствительно только было, что клиперъ прочертилъ носомъ по грунту и остановился. При первомъ прикосновеніи, данъ былъ машинѣ полный задній ходъ, но клиперъ не тронулся назадъ; завезли стопъ-анкеръ за корму, но грунтъ такъ былъ слабъ, что притащили верпъ опять къ клиперу. Послѣ того поручено было пріѣхавшему на клиперъ смотрителю Гогландскихъ маяковъ нанять бота для выгрузки нѣкоторыхъ вещей изъ носовой части. Въ то же время были положены два верпа гуськомъ и вытянуты туго на шпилѣ кабельтовъ. Въ $8^1/_2$ ч. утра сгрузили на бота становые якоря и мокрую провизію. Къ вечеру вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ SW, вода пошла на прибыль и въ 10 час. вечера клиперъ, безъ особыхъ усилій, сошелъ на глубину. Продержавшись всю ночь подъ парами по О-ю сторону острова, въ ожиданіи, что вѣтеръ перемѣнится и дастъ возможность принять съ ботовъ грузы, въ бухтѣ на восточной сторонѣ Гогланда, и видя, что вѣтеръ все болѣе и болѣе свѣжѣетъ, спустились въ Аспо, куда прибыли 29-го числа. Бота съ провизіею пришли сюда же; но якоря были оставлены у Гогланда. 1 ноября клиперъ снялся съ якоря и подойдя къ Гогланду, взялъ якоря и отправился въ Киль. Течи въ клиперѣ не прибыло.

4 ноября клиперъ пришелъ въ Киль. Весь переходъ совершонъ подъ парами. Вскорѣ послѣ того, какъ бросили здѣсь якорь, услышали запахъ угольнаго газа. Когда же стали разрывать уголь, около кожуха дымовой трубы показался дымъ, и тотчасъ сзади кожуха найденъ уголь въ раскаленномъ состояніи. Нѣсколько пудовъ угля было выброшено за бортъ, но случай этотъ кончился безъ всякихъ послѣдствій.

23 ноября клиперъ прибылъ въ Гревзендъ. Оставивъ Кильскій рейдъ 17 ноября, при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ отъ OSO, только 19-го вечеромъ подошли къ Хиртсгольмену. Весь переходъ отъ Скагена до береговъ Англіи сдѣлали при крѣпкомъ SO, который

20-го дулъ особенно свѣжо. Утромъ 22-го подошли къ маяку Лавестофъ, и на ночь бросили якорь въ Темзѣ, у Ширнесса, по случаю тумана, а на другой день перешли къ Гревзенду, гдѣ и остались для передѣлокъ, оказавшихся необходимыми по случаю перемѣщенія носовыхъ орудій и другихъ судовыхъ предметовъ и грузовъ, съ цѣлію отстранить вредныя морскимъ качествамъ недостатки, замѣченные на переходѣ клипера отъ Кронштадта до Киля.

Перезимовавъ въ Гревзендѣ, клиперъ въ мартѣ мѣсяцѣ 1863 г. получилъ предписаніе идти для крейсерства у Курляндскихъ береговъ.

7 апрѣля клиперъ вышелъ изъ Гревзенда, 8-го продолжалъ плаваніе въ Нѣмецкомъ морѣ, подъ парами, по причинѣ маловѣтрія, а 10 апрѣля бросилъ якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ, все время не прекращая паровъ.

14 апрѣля клиперъ вышелъ изъ Копенгагена, а 16-го прибылъ на Либавскій рейдъ, гдѣ и сталъ на якорь.

49.

Клиперъ „Алмазъ“.

21 октября 1862 г. отправился изъ Кронштадта клиперъ «Алмазъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Зеленаго 5-го, въ Нью-Іоркъ, гдѣ назначено ему состоять въ распоряженіи нашего посланника.

25 октября клиперъ прибылъ благополучно на Кильскій рейдъ, сдѣлавъ весь этотъ переходъ подъ парами, по случаю противнаго вѣтра.

10 ноября клиперъ приготовился къ выходу изъ Киля послѣ 15-ти дневнаго тамъ пребыванія, чтобы идти въ Гревзендъ. Но свѣжій противный вѣтеръ, съ сильнымъ снѣгомъ, при 3° морозѣ, принудилъ отложить выходъ въ море до болѣе благопріятнаго времени. На другой день снялись съ якоря; но у Ниборга, по причинѣ густаго снѣга, снова бросили якорь. 13-го числа пошли далѣе и на ночь бросили якорь у маяка Форнесъ. 14 ноября снялись снова и, обогнувъ мысъ Скагенъ, вошли въ Скагеракъ;

на слѣдующее утро вступили подъ паруса, но къ вечеру совершенно стихло, такъ что въ ночь прошли только 7 миль. Къ утру 15-го сдѣлался сильный туманъ и задулъ SW, почему развели пары и взяли курсъ на Галоперскій маякъ. На ночь 17-го числа, не имѣя обсерваціи, придя на глубину 16 саженъ, по причинѣ тумана, стали на якорь. Къ утру туманъ прочистился и оказалась, что клиперъ находился у маяка Нордъ-Гинтеръ. Снялись съ якоря и пошли далѣе и въ 5 часовъ вечера бросили якорь въ Маргетѣ, а на слѣдующее утро перешли въ Темзу, Принцевымъ каналомъ и придя къ Гревзенду, бросили якорь. Здѣсь клиперъ остался на зиму, для перемѣны дымовой трубы.

Въ мартѣ 1863 года клиперъ «Алмазъ» былъ вызванъ въ Балтику, для содержанія крейсерства у юго-восточнаго берега Балтійскаго моря, между параллелями Либавы и Полангена, съ цѣлію предупрежденія покушенія къ высадкѣ польскихъ выходцевъ и къ свозу военной контрабанды.

1863 годъ.

Эскадра контръ-адмирала Лесовскаго.

Въ 1863 году, изъ Кронштадта, была снаряжена особая эскадра въ Атлантическій океанъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Лесовскаго, состоявшая изъ: фрегатовъ—«Александръ Невскій» (капитанъ 1 ранга Ѳедоровскій) и «Пересвѣтъ» (капитанъ-лейтенантъ Копытовъ); корветовъ—«Витязь» (капитанъ-лейтенантъ Кремеръ) и «Варягъ (капитанъ-лейтенантъ Лундъ) и клипера «Алмазъ» (капитанъ-лейтенантъ Зеленой). Кромѣ того, былъ отправленъ въ Атлантическій океанъ, находившійся въ Средиземномъ морѣ фрегатъ «Ослябя», подъ командою капитана 1 ранга Бутакова, съ тѣмъ, чтобы онъ присоединился къ эскадрѣ въ Нью-Іоркѣ.

18 іюля эскадра вышла изъ Кронштадта, и 23-го пришла въ Малый Бельтъ, сдѣлавъ почти весь переходъ подъ парами. По неисправности машины на фрегатѣ «Александръ Невскій», 20 іюля, фрегатъ «Пересвѣтъ» велъ его на буксирѣ. Посланные заблаговременно изъ Кронштадта къ Борнгольму два транспорта съ

углемъ, были откинуты штормомъ отъ назначеннаго рандеву и фрегаты, встрѣтивъ ихъ не доходя Бельта, взяли на буксиръ. Корветы и клипера, слѣдуя отдѣльно, соединились съ эскадрою въ Бельтѣ.

Эскадра вышла изъ Бельта соединенно. При самомъ входѣ въ Скагеракъ встрѣтили сильные противные вѣтра, упорно дувшіе съ 28 іюля по 3 августа. Клиперъ «Алмазъ» значительно замедлялъ плаваніе, идя подъ парусами гораздо хуже другихъ судовъ эскадры; по этому начальникъ эскадры рѣшился оставить его и 1 августа пересталъ ждать его. Черезъ два дня, когда эскадра штилѣвала подъ парусами, увидѣли вдали клиперъ «Алмазъ», который 4 августа соединился съ эскадрою, на назначенномъ рандеву, въ 100 миляхъ отъ норвежскаго берега. Но на другой день онъ снова отсталъ отъ эскадры.

Съ самаго выхода въ океанъ, до прохода чрезъ Ньюфаундлэнскую банку, т. е. до 3 сентября, плаваніе эскадры сопровождалось обстоятельствами, весьма трудными и утомительными, съ ходомъ столь несоразмѣрнымъ, какой оказался между быстрыми ходоками фрегатами и далеко уступавшими имъ въ ходѣ корветами. Трудность эту составляли безпрестанные дожди, перемежавшіеся съ густыми туманами. Но не смотря однакожъ на эти неблагопріятныя условія, эскадра шла соединенно до 26 августа. Въ ночь съ 25 на 26 августа, во время дождя, былъ сдѣланъ сигналъ «развести пары». Но въ это время туманъ все скрылъ изъ виду. На другой день, когда мгла начала нѣсколько рѣдѣть, съ флагманскаго фрегата «Александръ Невскій» увидѣли, что фрегатъ «Пересвѣтъ» и корветъ «Варягъ» на своихъ мѣстахъ; первый подъ парусами, съ разведенными парами, а второй подъ парами и безъ парусовъ. Но корвета «Витязь» нигдѣ не было видно.

По разлученіи съ «Витяземъ», шли въ ордерѣ фронта и 30 августа были застигнуты попутнымъ вѣтромъ, съ пасмурностію, во время которой корветъ «Варягъ», въ ночь на 31 августа разлучился съ эскадрой. На другой день, когда вѣтеръ стихъ, фрегаты оставались подъ малыми парусами, въ надеждѣ, что если «Варягъ» отсталъ, то онъ подгонитъ, но ожиданія остались тщетными.

По прибытіи 13 сентября фрегатовъ въ Нью-Іоркъ, здѣсь нашли фрегатъ «Ослябя» который пришелъ сюда изъ Средиземнаго моря 30 августа.

Того же 13 сентября прибыли на рейдъ корветы «Варягъ» и «Витязь», а 29 сентября прибылъ и клиперъ «Алмазъ».

До ноября мѣсяца эскадра находилась въ Нью-Іоркѣ, гдѣ занималась разными судовыми работами, которыя оказались необходимыми послѣ бурнаго перехода въ Америку.

15 ноября фрегатъ «Ослябя», корветы «Варягъ» и «Витязь» и клиперъ «Алмазъ» отправились въ Александрію, куда и прибыли 20 ноября. 11 декабря эскадра снялась съ якоря и 13-го прибыла въ Hampton-Road, къ крѣпости Монро. Здѣсь присоединились къ эскадрѣ фрегаты «Пересвѣтъ» и «Александръ Невскій», прибывшіе на Гамтонскій рейдъ 17 декабря прямо изъ Нью-Іорка.

Отсюда фрегатъ «Александръ-Невскій», на которомъ былъ флагъ начальника эскадры, фрегатъ «Пересвѣтъ» и корветъ «Витязь» отправились въ Карибское море и Мексиканскій заливъ. А фрегатъ «Ослябя», корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ» были оставлены въ портахъ Соединенныхъ Штатовъ, на станціи, подъ начальствомъ капитана 1 ранга Бутакова.

Фрегату «Пересвѣтъ» было поручено посѣтить южные порта Кубы; корвету «Витязь» идти въ Британскій Гондурасъ, посѣтивъ Гаванну, портъ Рояль (на Ямайкѣ), Кюрасао, Картагену и Аспинваль; а «Александру Невскому» оставлены сѣверные порта Кубы. Фрегатъ «Александръ Невскій» и корветъ «Витязь» оставили Гамптонскій рейдъ 29 декабря, а фрегатъ «Пересвѣтъ» 12 января 1864 года.

Плаваніе фрегата «Александръ Невскій» до Кубы, не смотря на неблагопріятные свѣжіе зимніе вѣтры, и на путь, усѣянный опасностями, было самое благополучное. Будучи уже въ виду цѣли путешествія ждали только, чтобы стихъ свѣжій N, который хотя и былъ попутный, но развелъ такое волненіе, что нельзя было ожидать, чтобы выѣхалъ лоцманъ. А потому дѣлали короткіе галсы, для удержанія своего мѣста; машина дѣлала только отъ 16 до 20 оборотовъ, и при этомъ слабомъ напряженіи, неожиданное сотрясеніе въ машинѣ, заставило остановить ее. Ока-

залось, что край у задней крышки цилиндра отлетѣлъ и въ нижней выпуклости цилиндра образовалось три трещины. По осмотрѣ машины, обнаружилось, что у штока воздушнаго насоса гайка, укрѣпляющая этотъ штокъ съ поршнемъ цилиндра, нѣсколько отвернулась и отбила кусокъ поршневой крышки. Этотъ кусокъ, отбившись, ударился объ цилиндръ и сдѣлалъ въ немъ трещины, изъ-за которыхъ цилиндръ сдѣлался негоденъ для дальнѣйшаго употребленія. Чрезъ два дня послѣ поврежденія, вѣтеръ нѣсколько стихъ, волненіе улеглось и фрегатъ пришелъ, 12 января 1864 г., въ Гаванну.

Здѣсь, нагрузившись углемъ для остойчивости, 9 февраля фрегатъ ушелъ въ Нью-Іоркъ, гдѣ для него отлили новый цилиндръ.

Между тѣмъ капитанъ 1 ранга Бутаковъ, оставаясь съ фрегатомъ «Ослабя» у крѣпости Монро, послалъ корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ» въ Анаполисъ, для пополненія запасовъ провизіи.

Клиперъ «Алмазъ», въ Болтиморѣ, перемѣнилъ мачты, вслѣдствіе огромныхъ продольныхъ трещинъ, образовавшихся отъ натуги въ крученіи бейфутныхъ бугелей. Онъ вышелъ изъ Болтимора 24 марта и прибылъ въ Нью-Іоркъ 27-го.

Фрегатъ «Ослябя» вышелъ изъ Гамптонъ-Рода 18 марта и въ продолженіе 14 дней боролся со штормами отъ NO, пока не прибылъ въ Нью-Іоркъ.

Фрегатъ «Пересвѣтъ», 6 апрѣля, возвратился въ Нью-Іоркъ съ о-ва Ѳомы, не заходя уже, какъ ему предписывалось, не на Мартинику, ни на Барбадосъ, изъ опасенія не поспѣть возвращеніемъ въ Соединенные Штаты къ назначенному сроку.

Корветъ «Витязь» вышелъ изъ Сантъ-Яго-де-Куба 2 апрѣля, а въ ночь на 7-е число пришелъ въ Нью-Іоркъ.

Корветъ «Варягъ», посланный изъ Нью-Іорка, къ Бермудскимъ островамъ, имѣлъ на этомъ переходѣ весьма бурныя погоды, съ огромнымъ волненіемъ, вслѣдствіе котораго у него сломался руль, и онъ 7 дней правилъ руль-шкентелями.

Въ мартѣ начальникъ эскадры, на фрегатѣ «Ослябя», съ клипером «Алмазъ», отправился изъ Нью-Іорка по портамъ Сѣ-

веро-Американскихъ Штатовъ, сдѣлавъ заготовленіе провизіи въ Балтиморѣ.

Корветъ «Варягъ» былъ отправленъ въ плаваніе вдоль гряды Большихъ Антильскихъ острововъ, начиная съ о-ва Ѳомы; но по выходѣ изъ Анаполиса, лоцманъ посадилъ его на мель, на мягкомъ грунтѣ и при покойной водѣ. Чрезъ 12 часовъ онъ сошелъ, безъ всякихъ поврежденій. Послѣ того корвету «Варягъ» приказано было идти въ Аспинваль, для соединенія съ корветомъ «Витязь».

Въ апрѣлѣ 1864 г. было контръ-адмиралу Лесовскому послано предписаніе, чтобы возвратиться въ Россію съ фрегатами «Ослябя» и «Пересвѣтъ» и корветомъ «Витязь». Корвету «Варягъ» и клиперу «Алмазъ» приказано отправиться въ составъ эскадры Тихаго океана, взамѣнъ корвета «Рында» и клипера «Гайдамакъ». Фрегатъ «Александръ Невскій» оставили въ Нью-Іоркѣ, для установки новаго цилиндра, съ тѣмъ, чтобы по исправленіи механизма отправился на станцію въ Пирей, на смѣну фрегата «Олегъ».

25 апрѣля клиперъ «Алмазъ» отправился въ Тихій океанъ, а 29 апрѣля начальникъ эскадры вышелъ изъ Нью-Іорка на фрегатѣ «Пересвѣтъ», для производства смотра и цѣльной пальбы, сдѣлавъ распоряженіе, чтобы черезъ пять дней вышелъ къ нему корветъ «Витязь», которому былъ назначенъ такой же смотръ, а «Пересвѣту» предписано за тѣмъ слѣдовать въ Бостонъ. Черезъ слѣдующіе же 5 дней назначено было выйти въ море фрегату «Ослябя», и тогда корвету «Витязь» назначено также идти въ Бостонъ, куда начальникъ эскадры и самъ отправился на фрегатѣ «Ослябя», по окончаніи ему смотра.

«Варягу» же оставлено распоряженіе, чтобы онъ, по прибытіи въ Нью-Іоркъ съ Бермудскихъ острововъ, отправился по назначенію въ Тихій океанъ.

По выходѣ «Пересвѣта» изъ Нью-Іорка, когда пройденъ былъ плавучій маякъ, фрегатъ вступилъ подъ паруса и направился въ широту 40° 16′ N, долготу 73° 15′ W, въ 35 миляхъ отъ Санди-Хука,—мѣсто рандеву, гдѣ и держались до вечера 5 мая, когда пришелъ корветъ «Витязь», на который пересѣлъ начальникъ эскадры, а «Пересвѣтъ» ушелъ въ Бостонъ. 9 мая прибылъ фрегатъ «Ослябя», на который и былъ перенесенъ флагъ начальника эскадры, а корветъ отправился также въ Бостонъ.

Окончивъ смотръ фрегату, начальникъ эскадры пошелъ на немъ подъ малыми парусами къ О.—13, 14 и 15 мая, стояли на якорѣ въ Providence Bay, по западную сторону мыса Кодъ.

Рано утромъ 16 мая, «Ослябя» вошелъ на Бостонскій рейдъ.

«Варягъ» пришелъ изъ Бермуды въ Нью-Іоркъ 5 мая. Руль его исправили совершенно. Здѣсь капитанъ Лундъ распорядился поднять корветъ на докъ, для осмотра подводной части, при чемъ было проконопачено три пояса подводной обшивки. 19 мая корветъ уже отправился по назначенію.

21 мая фрегатъ «Пересвѣтъ» былъ посланъ снова въ Нью-Іоркъ для разныхъ заготовленій для эскадры, и возвратился въ Бостонъ 24 мая.

4 іюня фрегатъ «Ослябя», подъ флагомъ начальника эскадры, фрегатъ «Пересвѣтъ» и корветъ «Витязь» вышли изъ Нью-Іорка и миновавъ 6 іюля группу острововъ Сцилли, къ вечеру вошли въ Англійскій каналъ, а 14 Іюля подошли къ Ниборгу.

Выйдя изъ Бостона и оставя за собою банки, окружающія Американскій материкъ въ этомъ мѣстѣ, эскадра направилась къ югу и оставила Ньюфаундлэнскую банку въ 300 миляхъ къ сѣверу. Этотъ путь нѣсколько длиннѣе, но за то имѣли постоянно прекрасныя погоды и избѣжали льдовъ.

По выходѣ изъ Бостона, пары развели лишь съ приближеніемъ къ островамъ Сцилли и продержали ихъ одинъ день, т. е. до мыса Лизарда, чтобы, при бывшемъ тогда маловѣтріи, теченіемъ не занесло въ Бристольскій каналъ.

Простоявъ въ большемъ Бельтѣ на якорѣ нѣсколько часовъ, эскадра 15-го числа снова снялась съ якоря, а 20-го прибыла благополучно въ Кронштадтъ, сдѣлавъ этотъ переходъ подъ парусами, при благопріятныхъ западныхъ вѣтрахъ.

50.

Фрегатъ „Александръ Невскій“.

Фрегатъ «Александръ Невскій», получивъ назначеніе слѣдовать въ Атлантическій океанъ, 18 іюля 1863 г., подъ командою капитана 1 ранга Ѳедоровскаго, вышелъ съ Кронштадтскаго

рейда, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Пересвѣтъ» и только 23 іюля пришелъ въ Малый Бельтъ. По неисправности машины и по причинѣ неприбытія къ Борнгольму транспортовъ съ углемъ, 20 іюля «Пересвѣтъ» взялъ фрегатъ «Александръ Невскій» на буксиръ. Посланные къ эскадрѣ транспорты, штормомъ отнинуло отъ назначеннаго рандеву. Не доходя Бельта, фрегаты встрѣтились съ транспортами и взяли ихъ на буксиръ. Здѣсь же соединились съ адмиральскимъ фрегатомъ оба корвета и клиперъ.

26 іюля вся эскадра снялась съ якоря и въ тотъ же день стала на якоря въ Большомъ Бельтѣ у мыса Рефнесъ, который оставили на другое утро. Не останавливаясь нигдѣ въ пути, 10 сентября, за темнотою ночи, фрегатъ сталъ на якорь въ проливѣ о-ва Лонгъ-Айландъ, не доходя Нью-Іорка 40 миль, а 13 сентября перешли на Нью-Іоркскій рейдъ.

15 декабря снялись съ якоря и 17-го бросили его на рейдѣ Гамтона. Простоявъ здѣсь до 29 декабря, вышли въ море, а 12 января 1864 г. бросили якорь на Гаваннскомъ рейдѣ.

9 февраля вышли въ море, а 10-го прибыли въ Нью-Іоркъ. 20 февраля перешли, на буксирѣ парохода, къ о-ву Бруклину и ошвартовились у пристани Фортъ.

Іюля 3-го перешли къ о-ву Стертенъ.

14 іюля 1864 г. фрегатъ «Александръ Невскій», получивъ назначеніе слѣдовать въ Средиземное море, оставилъ, подъ парами якорное мѣсто противъ форта Ричмондъ и прошелъ баръ Sandy-Hook благополучно. Встрѣтивъ вначалѣ WSW вѣтръ, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Отъ Sandy-Hook взяли курсъ OSO по компасу, имѣя въ виду плыть между параллелями 38° и 39°. Путь этотъ былъ избранъ для обезпеченія фрегата отъ тумановъ и отъ льдовъ, встрѣчающихся въ это время выше широты 40°.

Въ теченіи 10 дней, до 4 часовъ пополудни 24 іюля, фрегатъ имѣлъ бомъ-брамсельный попутный вѣтеръ и попутное теченіе, достигшее 17 іюля до 50 миль въ сутки и вообще увлекавшее фрегатъ къ NO не менѣе 20 миль въ сутки.

Къ закату солнца 24-го, ходъ фрегата уменьшился до $1^1/_2$ узла, а затѣмъ наступилъ мертвый штиль, почему развели пары въ 4 котлахъ, закрѣпили всѣ паруса и спустили бомъ-брамъреи. Фрегатъ, сидѣвшій въ грузу почти $1^1/_2$ ф. болѣе чѣмъ ему

слѣдовало-бы углубиться по чертежу, имѣлъ подъ парами, не смотря на совершенно спокойное состояніе моря, только 8 узловъ ходу.

26 іюля утромъ, задулъ снова бомъ-брамсельный попутный вѣтеръ, тогда опять вступили подъ паруса, прекративъ пары. Во время хода подъ парами затлѣлась деревянная настилка на правомъ котлѣ, прилегающая къ дымовому кожуху. Но огонь былъ скоро потушенъ.

27 и 28 іюля почти былъ штиль, такъ что суточное плаваніе къ полдню 27 іюля было 99 миль, а къ полдню 28 іюля только 28 миль; тогда развели пары подъ 5-ю котлами. Штиль продолжался до разсвѣта 30 іюля; когда же началъ задувать W вѣтеръ, прекратили пары. Къ полдню 1 августа вѣтеръ перешелъ къ NO, и фрегатъ имѣлъ ходу до $9^1/_2$ узловъ.

2 августа вѣтеръ стихъ и потому снова пошли подъ парами, а утромъ 3 августа началось маловѣтріе отъ NW, почему поставили всѣ паруса и прекратили пары, но послѣ полудня наступилъ штиль, а потому снова развели пары.

4 августа открылся мысъ St Vincent, который прошли въ 5 миляхъ и взяли курсъ въ Кадиксъ. Ночь провели въ виду Кадикскаго маяка, а въ 7 часовъ утра 5 августа бросили якорь на Кадикскомъ рейдѣ.

Незначительныя исправленія въ машинѣ и котлахъ задержали здѣсь фрегатъ до 12 августа. Окончивъ всѣ расчеты съ берегомъ, въ этотъ же день фрегатъ вышелъ въ море, для слѣдованія въ Пирей. Входя въ Гибралтарскій проливъ и имѣя паръ въ 5 котлахъ, встрѣтили свѣжій восточный вѣтеръ, почему развели пары и въ 6-мъ котлѣ. При входѣ въ Средиземное море вѣтеръ стихъ, почему продолжали идти подъ парами. 14 августа вступили подъ паруса и шли въ бейдевиндъ. До 17 августа, при перемѣнныхъ противныхъ вѣтрахъ, лавировали, а въ этотъ день, при стихнувшемъ вѣтрѣ, развели пары. 22 августа, находясь въ виду острова Сициліи, получили легкій попутный вѣтеръ, почему вступили подъ паруса; но въ тотъ же день, при зашедшемъ и стихнувшемъ вѣтрѣ, шли подъ парами.

23 августа, бросили якорь на Мессинскомъ рейдѣ. По погрузкѣ угля, 26-го снялись съ якоря, подъ парами. Но по выходѣ изъ

Мессинскаго пролива, прекратили пары. 28 августа, при стихнувшемъ вѣтрѣ, снова вступили подъ пары и 29-го прибыли на внѣшній Пирейскій рейдъ.

1 сентября фрегатъ выходилъ въ море. 3 сентября командиръ фрегата представлялся Греческому Королю. 10 сентября прибылъ въ Аѳины нашъ посланникъ графъ Блудовъ, который посѣтилъ фрегатъ 13 сентября.

24 сентября командиръ фрегата получилъ распоряженіе немедленно слѣдовать въ Виллафранку, почему, изготовивъ фрегатъ къ плаванію, 27 сентября снялись съ якоря подъ парами. Ночью вышли изъ Архипелага, проливомъ между островами Серви и Сериго, и миновавъ Матапанъ, взяли курсъ, на Спартивенто. Ночь съ 27 на 28-е сопровождалась жестокими порывами съ разныхъ румбовъ. Съ разсвѣтомъ 28-го задулъ довольно крѣпкій О; тогда прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ 2 часа по полудни вѣтеръ задулъ прямо противъ курса, почему снова развели пары. Къ вечеру вѣтеръ сталъ стихать. Прождавъ ночь въ виду мыса Спартивенто, 30 сентября фрегатъ сталъ на якорь на Мессинскомъ рейдѣ. Изъ Мессины вышелъ 1 октября, а 4-го сталъ на якорь въ Виллафранкѣ.

9 октября прибылъ въ Ниццу контръ-адмиралъ Лесовскій, а 10-го, принявъ начальство надъ всею эскадрою, поднялъ свой флагъ на фрегатѣ «Александръ-Невскій».

28 октября начальникъ эскадры получилъ приказаніе отъ Государыни Императрицы идти немедленно въ Геную, для перевоза оттуда въ Виллафранку Его Высочества Наслѣдника Цесаревича. На другое утро фрегатъ «Александръ Невскій», вмѣстѣ съ корветомъ «Витязь», вышли въ море, подъ парами, и только 30-го достигли Генуи, по причинѣ весьма свѣжаго противнаго вѣтра. Въ тотъ же день Его Высочество прибылъ на фрегатъ, а въ ночь снялись съ якоря, подъ парами и въ 11 ч. утра прибыли въ Виллафранку.

8 ноября фрегатъ «Александръ Невскій» и корветъ «Витязь» вышли изъ Виллафранки, для слѣдованія въ Ливорно, съ Его Высочествомъ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, и на другой день пришли благополучно въ этотъ портъ. Корветъ «Витязь» былъ оставленъ здѣсь въ распоряженіи Его Высочества, а фрегатъ

«Александръ Невскій» снялся немедленно съ якоря и ушелъ въ Виллафранку, куда и прибылъ 10 числа.

18 декабря фрегатъ «Александръ Невскій» снялся съ якоря, для слѣдованія въ Ливорно и 19-го прибылъ въ этотъ портъ Отсюда Его Высочество Наслѣдникъ Цесаревичъ изволилъ, на корветѣ «Витязь», въ сопровожденіи фрегата «Александръ Невскій», отправиться въ Ниццу. Этотъ послѣдній переходъ сдѣланъ также подъ парами, при благопріятной погодѣ.

22 декабря, въ составѣ эскадры находились въ Виллафранкѣ: фрегаты «Александръ Невскій» и «Олегъ» и корветъ «Витязь».

24 января 1865 г. фрегатъ оставилъ Виллафранку, а 25-го прибылъ на Тулонскій рейдъ. 2 февраля снова перешли въ Виллафранку.

6 апрѣля прибыли въ Геную и въ тотъ же день возвратились въ Виллафранку.

17 апрѣля, имѣя на фрегатѣ тѣло усопшаго Наслѣдника Цесаревича ушли, съ эскадрою, въ Гибралтаръ, гдѣ бросили якорь 21 числа. Оставивъ Гибралтарскій рейдъ 25-го числа, 28-го прибыли въ Лисабонъ.

Мая 1-го продолжали плаваніе въ Балтику. 5-го прибыли въ Плимутъ, откуда вышли 7-го, а 11-го стали на якорь въ Христіанзандѣ.

13 мая снялись съ якоря, а 14-го остановились на якорѣ у мыса Форнесъ; 15-го перешли въ Ниборгъ, а 16-го стали на якорь у о-ва Альзена, откуда ушли въ море 17-го; 20-го стали на якорь по О сторону о-ва Гогланда, а 21-го благополучно прибыли въ Кронштадтъ.

51.

Фрегатъ „Пересвѣтъ“.

17 іюля 1863 года вышелъ изъ Кронштадта, подъ командою капитанъ-лейтенанта Копытова, фрегатъ «Пересвѣтъ», для слѣдованія въ Атлантическій океанъ.

Выйдя въ море подъ парами, фрегатъ 19-го прибылъ на Ревельскій рейдъ. Провѣривъ здѣсь девіацію, фрегатъ въ тотъ же день вышелъ въ море, подъ парами. 20-го числа взяли на бук-

сиръ флагманскій фрегатъ «Александръ Невскій», но черезъ 12 часовъ отдали буксиръ. 21-го прекратили пары, при умѣренномъ N вѣтрѣ, а къ вечеру, когда вѣтеръ стихъ и перешелъ къ W, снова вступили подъ пары.

23 іюля, встрѣтивъ въ морѣ транспортъ «Артельщикъ», подали ему боковые буксиры съ лѣваго борта и, остановивъ машину, приступили къ погрузкѣ на фрегатъ угля. Окончивъ эту работу, продолжали плаваніе подъ парами и въ тотъ же день бросили якорь у о-ва Альзена.

26-го числа снялись съ якоря и въ тотъ же день, придя подъ парами въ Большой Бельтъ, стали на якорь. 27-го числа, въ составѣ эскадры, фрегатъ отправился въ Нью-Іоркъ, куда и прибылъ 13 сентября, вмѣстѣ съ флагманскимъ фрегатомъ «Александръ Невскій».

Простоявъ здѣсь до половины декабря, вмѣстѣ съ флагманскимъ фрегатомъ, «Пересвѣтъ», по причинѣ показавшихся льдовъ на р. Гудзонѣ, при $9^1/_2°$ мороза, 15 декабря вышелъ въ океанъ, для слѣдованія въ Гамптонъ-Роадъ. По недостаточности воды на барѣ, принуждены были остановиться на якорѣ, пройдя фортъ Гамильтонъ. 17 декабря фрегатъ прибылъ на Гамптонскій рейдъ.

Въ началѣ января 1864 г. фрегатъ снялся съ якоря съ Гамптонскаго рейда, для слѣдованія къ о-ву Куба, и 12 января прибылъ въ портъ Сантъ-Яго-де-Куба. По выходѣ изъ Чизапикскаго залива, получили S-й вѣтеръ, который къ вечеру скрѣпчалъ до 4 рифовъ и продолжалъ такъ дуть до выхода изъ гольфстрима. Но 13 января вѣтеръ нѣсколько стихъ и въ продолженіе остальнаго плаванія имѣли умѣренные вѣтры, и лишь предъ входомъ въ заливъ Сантъ-Яго-де-Куба потеряли пасатъ и развели пары.

28 января фрегатъ «Пересвѣтъ» снялся съ якоря изъ Сантъ-яго-де-Куба, а 2 февраля пришелъ въ портъ Сіенфуегосъ. Не смотря на маловѣтріе и незначительное разстояніе, весь переходъ до Сіенфуегоса сдѣланъ подъ парусами, съ цѣлію освѣженія людей и самаго фрегата послѣ послѣдней стоянки.

9 февраля снялись съ якорь изъ Сіенфуегоса и, пользуясь пасатомъ, въ два дня пробѣжали до Юкатанскаго пролива. Здѣсь принуждены были лавировать при свѣжемъ противномъ вѣтрѣ.

Утромъ 12-го вѣтеръ стихъ, почему развели пары и 14 февраля прибыли въ Гаванну.

22 февраля фрегатъ оставилъ Гаванну. Выйдя изъ залива подъ парами, къ вечеру прекратили ихъ, при тихомъ вѣтрѣ отъ W. 26-го числа бросили якорь въ Нассау. Переходъ сдѣланъ при благопріятныхъ обстоятельствахъ, при чемъ пройдено 400 миль, изъ этого числа подъ парами 98 миль въ $14^1/_2$ часовъ.

Нассаускій внутренній рейдъ (Багамскіе острова) можетъ принимать только суда, сидящія въ грузу менѣе 14 футъ, и потому фрегатъ остановился на внѣшнемъ рейдѣ, открытомъ съ сѣвера и имѣющемъ глубину только на $^1/_2$ мили отъ берега. Русскіе встрѣтили здѣсь радушный пріемъ со стороны властей.

На другой день, при задувшемъ попутномъ для выхода съ рейда вѣтрѣ отъ SO, снялись съ якоря. Вѣтеръ этотъ почти до меридіана С.-Томаса не позволялъ уменьшать широту, что замедлило плаваніе до 10 марта, когда бросили якорь у С.-Томаса.

Пробывши здѣсь недѣлю, 18 марта снялись съ якоря и направились въ Нью-Іоркъ. Плаваніе въ первые дни было весьма успѣшно, при дувшихъ въ продолженіе недѣли южныхъ вѣтрахъ; но подойдя къ Бермудскимъ островамъ, вѣтеръ установился отъ W и NW и почти ежедневно дулъ чрезвычайно свѣжо. Изъ 1658 миль плаванія, пройдено подъ парусами 1590 миль, а подъ парами 68. На Нью-Іоркскій рейдъ прибыли 6 апрѣля, черезъ 18 дней по выходѣ изъ С.-Томаса.

29 апрѣля фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Бостонъ, куда и прибылъ 10 мая. Отъ Нью-Іорка до Бостона пройдено 329 миль подъ парусами и 76 м. подъ парами. Плаваніе сопровождалось тихими перемѣнными вѣтрами, туманами или пасмурностью. 5 мая начальникъ эскадры перенесъ съ фрегата свой флагъ на корветъ «Витязь».

22 мая фрегатъ снялся съ якоря, для слѣдованія въ Бостонъ, за провизіею и за больными нижними чинами, а 24 мая прибылъ въ Нью-Іоркъ, сдѣлавъ этотъ переходъ подъ парами при штилѣ.

Исполнивъ это порученіе, 27-го фрегатъ снялся съ якоря и отправился въ Бостонъ, куда и прибылъ 30 мая. Первыя сутки по выходѣ, имѣя попутный вѣтеръ, несли паруса, въ пособіе

машинѣ, и нѣсколько времени имѣли до 12 узловъ ходу; но на другой день вѣтеръ зашелъ и сдѣлался противнымъ съ значительною зыбью, что̀ задержало плаваніе, такъ что фрегатъ не успѣлъ придти къ утренней полной водѣ 30 мая и принужденъ былъ стать на якорь на внѣшнемъ рейдѣ, у маяка, до вечера.

4 іюня фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Кронштадтъ, въ составѣ эскадры.

14 іюля бросили якорь въ Большомъ Бельтѣ у о-ва Лангеланда, 18-го снова снялись съ якоря и вступили подъ паруса, а 20 іюля, вмѣстѣ съ эскадрой, бросили якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ.

52.

Корветъ „Варягъ“.

19 іюля 1863 г. корветъ «Варягъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Лунда, оставилъ Ревельскій рейдъ, для слѣдованія въ Атлантическій океанъ, а 29 іюля прибылъ подъ парами въ Киль, откуда отправился по назначенію 25-го числа. Соединясь въ Бельтѣ съ эскадрой, слѣдовалъ съ нею соединенно.

30 августа, на пути къ берегамъ Америки, въ Атлантическомъ океанѣ, «Варягъ» былъ застигнутъ штормомъ и туманомъ, при которомъ онъ разлучился съ эскадрой, идя въ бакштагъ по 11—12 узловъ. 31 августа вѣтеръ сталъ стихать и перешелъ къ NW.

1 сентября по причинѣ маловѣтрія развели пары; но вскорѣ вѣтеръ установился отъ SO, почему прекратили пары и вступили подъ паруса. Послѣ полуночи 2 сентября вѣтеръ пошелъ къ O; корветъ плылъ на W. Вѣтеръ крѣпчалъ и въ $5^1/_2$ часовъ бросило корветъ къ вѣтру на лѣвый галсъ, при чемъ два раза онъ немного черпнулъ правымъ бортомъ. Тотчасъ былъ поставленъ форъ-трисель; но корветъ не шелъ подъ вѣтеръ. Тогда убрали крюйсель и гротъ-марсель; но марса-шкоты не пошли и у гротъ-марселя лопнули стропы гитововъ, а потому разрѣзали крюйсель и гротъ-марсель, которые вслѣдъ затѣмъ изорвало въ клочки по рифы. Вѣтеръ дулъ съ силою урагана, корветъ шелъ подъ форъ-мар-

селемъ 12—13 узловъ. Въ 9 часу вѣтеръ перешелъ къ N; легли на WtS правымъ галсомъ. Въ 10 часовъ, при сильномъ розмахѣ корвета, шлюпъ-балки на лѣвой сторонѣ, на которыхъ висѣлъ полубаркасъ, вышибло изъ башмаковъ; шлюпъ-балки опустились, и полубаркасъ былъ сорванъ въ воду. Къ полдню 2-го вѣтеръ перешелъ на NO. Къ вечеру вѣтеръ нѣсколько стихъ и перешелъ къ NW.

Съ восходомъ солнца 5 сентября сдѣлался штиль, почему развели пары. Въ полдень нагнали корветъ «Витязь». Тогда прекратили пары и пошли съ нимъ соединенно. 11-го числа развели пары и 12 сентября прибыли въ Нью-Іоркъ.

25 октября, когда корветъ стоялъ на якорѣ въ Нью-Іоркѣ, нашелъ сильный шквалъ отъ W и корветъ стало дрейфовать, навалило на ботъ, стоявшій у пристани и затѣмъ прижало къ отмели; но вскорѣ сошли съ нея, при помощи буксирныхъ пароходовъ.

15 ноября корветъ вышелъ изъ Нью-Іорка, и 20-го прибылъ на рейдъ города Александрія, близъ Вашингтона. 11 декабря снялись съ якоря и 13 декабря прибыли на Гамптонъ-Роадъ, у крѣпости Монро. 16 января 1864 г. снялись съ якоря съ Гамптонскаго рейда, а 17 января прибыли на рейдъ города Анаполиса.

Якорная стоянка корвета «Варягъ» на Анаполійскомъ рейдѣ была весьма благополучна. Здѣсь перемѣнили форъ-стеньгу, на которой оказалась продольная трещина, а изъ старой стеньги сдѣлали запасный утлегарь.

2 февраля въ Анаполисѣ былъ пожаръ, почему съ корвета была послана пожарная партія; матросы заслужили похвалу американцевъ.

Передъ уходомъ корвета въ Вестъ-Индію, вытянуты ванты, повѣрены хронометры и опредѣлена девіація.

22 февраля корветъ снялся съ якоря. При выходѣ съ рейда подъ проводкою лоцмана, стали на мель, съ которой снялись въ ночь на 23-е число, при помощи двухъ наемныхъ шкунъ, на которыя было выгружено до 6000 пуд. разной тяжести. Судя по прибыли воды, поврежденій въ корветѣ никакихъ не оказалось. 27 февраля корветъ снялся съ якоря съ внѣшняго рейда. Пе-

переходъ корвета къ Монро былъ самый неудачный. Пройдя около 30 миль отъ якорной стоянки, принуждены были опять стать на якорь, по причинѣ густаго тумана, который продолжался 20 часовъ; когда туманъ прояснился, тотчасъ снялись съ якоря, но пройдя 27 миль опять нашелъ туманъ, а потому снова стали на якорь. И какъ туманъ продолжался до утра 29-го числа, то въ продолженіи 41 часа подвинулись впередъ всего на 57 миль. Наконецъ 29 февраля корветъ бросилъ якорь на Гамптонскомъ рейдѣ.

1 марта водолазъ съ фрегата «Ослябя» осмотрѣлъ мѣдную обшивку и объявилъ, что она цѣла.

4 марта начальникъ эскадры далъ предписаніе командиру корвета идти для поисковъ за итальянскимъ кораблемъ, который находился 24 февраля вечеромъ въ широтѣ 40° 40′ N, долготѣ 64° 20′, въ бѣдственномъ положеніи. Снявшись съ Гамптонскаго рейда 6 марта, корветъ отправился на мѣсто бѣдствія корабля, а оттуда на Бермудскіе острова. Плаваніе было чрезвычайно бурное, корветъ выдержалъ два жестокіе шторма, первый продолжался три дня, именно 11, 12 и 13 марта, при чемъ волненіе смыло бомъ-утлегарь, утлегарь и сломало руль; второй штормъ продолжался два дня, вблизи Бермудскихъ острововъ.

Корветъ бросилъ якорь 19 марта, у острова St. George, послѣ 13-дневнаго плаванія, не встрѣтивъ бѣдствующаго корабля; и на другой день перешелъ къ якорной стоянкѣ военныхъ судовъ у острова Айрландъ, на которомъ находится Англійское военное адмиралтейство, и гдѣ помѣстился 21 марта за молу и ошвартовился.

Корветъ былъ принятъ англійскими властями любезно и радушно; напримѣръ, вице-адмиралъ Гопъ, на кораблѣ «Дунканъ», былъ встрѣченъ корветомъ въ 9 миляхъ отъ Бермудскихъ острововъ. Адмиралъ, узнавъ о поврежденіи корвета, поворотилъ назадъ и конвоировалъ корветъ до якорнаго мѣста.

Поправленіе руля протянулось до 24-го числа. Въ это время сдѣлали утлегарь и бомъ-утлегарь и проконопатили палубу. Исправленіе корвета обошлось въ 2491 р. 76 коп.

Выйдя изъ гавани на Бермудскихъ островахъ 1 мая, слѣдовали въ Нью-Іоркъ, при умѣренныхъ и тихихъ вѣтрахъ, совершивъ переходъ, въ 745 миль, въ 4 сутокъ и 5 часовъ, изъ коихъ

53 часа подъ парами и двое сутокъ подъ парусами; въ томъ числѣ корветъ былъ задержанъ туманомъ 12 часовъ, передъ самымъ входомъ въ Нью-Іоркъ.

Корветъ «Варягъ», оставя Нью-Іоркъ 19 мая прибылъ въ Монтевидео 16 іюля, сдѣлавъ этотъ переходъ въ 6470 миль, по кратчайшему пути, въ 57 дней 5 часовъ.

Снявшись съ Нью-Іоркскаго рейда 19 мая, прошелъ подъ парами 10 часовъ; за тѣмъ вступилъ подъ паруса и взялъ курсъ на пересѣченіе параллели 30° N шир. въ долготѣ 43° 45′ W, каковую параллель пересѣкли 28 мая, въ долг. 44° W. Имѣя попутные вѣтра, корветъ совершилъ это плаваніе 1620 миль въ $8^3/_4$ дней, при среднемъ ходѣ 186 миль въ сутки. 27 мая, въ шир. 31° 21′ N и долг. 45° 23′ W, вступилъ въ штилевую полосу. Находясь въ шир. 27° 18′ N, долготѣ 42° 30′ W, 29 мая получили NO пасатъ, начавшійся свѣжимъ O вѣтромъ, пользуясь которымъ шли подъ парусами до 8 іюня, когда, находясь въ шир. 6° 24′ N и долг. 31° W, вступили въ экваторіальную штилевую полосу. Проштилѣвавъ 12-ть часовъ, въ ожиданіи вѣтра, пошли подъ парами, и черезъ $14^1/_2$ часовъ опять вступили подъ паруса, получивъ SO пасатъ, начавшійся легкимъ StO; въ то время находились въ шир. 5° 3′ N, долг. 30° 6′ W. 13 іюня пересѣкли экваторъ въ долготѣ 32° W. Отъ Нью-Іорка до экватора кратчайшій путь, какъ плаваютъ суда, составляетъ 3720 миль, а корветъ сдѣлалъ 3995 миль въ 25 дней, въ томъ числѣ 480 миль подъ парами.

Продолжая плаваніе въ южномъ полушаріи, увидѣли 15 іюня пикъ острова Фернандо-Норонья, въ виду котораго проштилѣвали 2 часа, при чемъ замѣчено значительное теченіе на NW. За тѣмъ, пользуясь SO пасатомъ до широты 20° 20′ S, до 25 іюня и перемѣнными вѣтрами до шир. 31° 31′ до 3 іюля, корветъ переплылъ отъ экватора 2219 миль въ 20 дней.

Въ тропикахъ корвету пришлось только нѣсколько дней пользоваться пасатомъ; остальное время въ пасатахъ было шквалисто и постоянно приходилось убирать паруса.

Отъ широты 31° 30′ до Монтевидео, на разстояніи 530 миль, 300 миль пройдены подъ парусами, при маловѣтріи и свѣжихъ противныхъ вѣтрахъ, въ 12-ть дней, а остальныя 230 миль подъ

парами, при совершенномъ штилѣ. Лоцманъ былъ принятъ въ 65 миляхъ отъ Монтевидео; за тѣмъ плаваніе устьемъ рѣки Ла-Платы было совершенно удачно.

Снявшись изъ Монтевидео 8 августа и пройдя подъ парами $12^1/_2$ часовъ, корветъ вступилъ подъ паруса; за тѣмъ 12 и 13-го выдержалъ сильный памперосъ. Вообще же до широты 45° S имѣли вѣтры отъ W, а послѣ перемѣнными тихими вѣтрами подошли къ Магелланову проливу. Въ 75-ти миляхъ отъ мыса Виржинъ заштилѣли, почему пошли подъ парами. Плаваніе отъ Монтевидео до Магелланова пролива по прямому пути 1360 миль. Корветъ же сдѣлалъ 1534 мили, въ продолженіе 14 сутокъ 19 часовъ.

Пройдя меридіанъ мыса Виржинъ, стали на якорь того же 23 августа, въ бухтѣ Посешенъ; на другой день снялись съ якоря и подошли къ первой узкости, когда начинался приливъ къ W; теченія тогда почти не было и корветъ перешелъ эту узкость подъ парами. За тѣмъ, съ увеличивающимся теченіемъ, корветъ пошелъ опять быстро и, подходя къ острову Елизаветы, увидѣли въ бухтѣ Пакетъ-Гарборъ, двухъ-мачтовое судно, а на берегу зажженные огни, почему стали на якорь въ бухтѣ Рояль-Роадъ. Судно это было шкуна англійскаго яхтъ-клуба.

25 августа, имѣя на буксирѣ яхту, снялись съ якоря и, пройдя 80 миль, стали на якорь въ бухтѣ Св. Николая на ночь.

26 августа утромъ снялись съ якоря и буксируя яхту прошли въ этотъ день 88 миль. Затѣмъ стали на якорь въ бухтѣ Плая-Парда. На другой день по выходѣ изъ этой бухты, вѣтеръ сталъ усиливаться, прямо противъ курса, и было наконецъ такъ свѣжо, что корветъ подвигался только по $5^1/_2$ узловъ, и потому зашли въ портъ Тамаръ.

28 августа вѣтеръ былъ свѣжій между NW и WSW, и всѣ признаки показывали бурную погоду въ океанѣ, а потому оставались на якорѣ и рубили дрова.

31 августа корветъ снялся съ якоря, имѣя на буксирѣ яхту, и направился къ W. Въ 1 часъ пополудни прошли меридіанъ мыса Пилларъ, и вышли въ Южный Тихій океанъ (*), а отойдя

(*) Корветъ «Варягъ» первое русское судно, выходившее изъ Магелланова пролива въ Тихій океанъ. Лодка «Моржъ» была изъ залива Пинасъ.

70 миль отъ берега отдали буксиръ и вступили подъ паруса 1 сентября.

Начальное плаваніе корвета въ Тихомъ океанѣ, до широты 45° S, было весьма тяжелое; почти постоянно имѣли противный вѣтръ, доходившій нѣсколько разъ до степени шторма и именно 1-го, потомъ 5, 6-го и наконецъ 8 и 9 сентября.

Отъ 45° S широты, до залива Консепшенъ корветъ шелъ среднимъ числомъ по 136 миль въ сутки, при тихихъ и ровныхъ W вѣтрахъ. Не доходя 40 миль до этого залива, получили противный вѣтеръ, почему вступили подъ пары и стали на якорь въ заливѣ Консепшенъ, 15 сентября, близъ городка Галка-Хуана. Сдѣлали переходъ отъ Монтевидео въ 39 дней.

26 сентября «Варягъ» снялся съ якоря изъ залива Консепшенъ, при штилѣ, и, отойдя отъ берега подъ парами 62 мили, вступилъ подъ паруса; потомъ проштилѣвавъ цѣлыя сутки, получилъ тихій южный вѣтеръ, измѣнявшійся до 20° S шир. между SSW и SO, а затѣмъ между SSO и OSO, и съ которыми корветъ подошелъ къ Каллао. Находясь отъ маяка Санъ-Лоренцо въ разстояніи 30 миль, пошли подъ парами и бросили якорь на Каллаоскомъ рейдѣ 7 октября. Переходъ этотъ, 1545 миль, былъ сдѣланъ въ 11 сутокъ 9 часовъ.

Получивъ здѣсь распоряженіе начальника эскадры Тихаго океана слѣдовать отсюда на Сандвичевы острова, а потомъ въ Нагасаки, корветъ остался на рейдѣ до 23 октября, для дополненія запасовъ провизіи и обмундированія команды.

23 октября корветъ снялся съ якоря подъ парами. Пройдя 95 миль, вступилъ подъ паруса, имѣя все время тихій SO пасатъ; 8 ноября перешелъ экваторъ, въ долготѣ 118° W; потомъ 12 ноября, находясь въ шир. 5° 44′ N, долготѣ 128° 4′ W, потеряли SO пасатъ, и подъ парами пересѣкли экваторіальную штилевую полосу. На слѣдующій день, въ шир. 7° 42′ N, долг. 128° 16′ W, получили NO пасатъ. Въ разстояніи 240 миль отъ Гонолулу вѣтеръ стихъ, почему корветъ пошелъ подъ парами. 24 ноября корветъ сталъ на якорь въ Гонолулу, на внутреннемъ рейдѣ. Переходъ этотъ, 5406 миль, сдѣланъ въ 31 день 17 часовъ. Среднее суточное плаваніе 170½ миль. Пасатные вѣтра были вообще тихіе, такъ что корветъ не убиралъ лиселей во

весь переходъ, кромѣ непродолжительнаго времени 15 ноября; SO пасатъ былъ въ особенности слабъ.

8 декабря корветъ снялся съ рейда Гонолулу. Пройдя подъ парами 34 мили, развели пары. Идя по параллели, между 20° и 21° N широты, имѣли сначала бойкій NO пасатъ, подвинувшій корветъ хорошо впередъ, затѣмъ пасатъ стихъ и стоялъ болѣе изъ SO четверти, а въ нѣкоторые дни былъ такъ тихъ, что суточное плаваніе было не болѣе 32—40 миль.

Находясь въ широтѣ 20° 30′ N, долготѣ 148° O, заштилѣли, почему развели пары, пользуясь которыми прошли 208 миль; послѣ чего вступили подъ паруса, при умѣренномъ вѣтрѣ отъ NNW. Заштилѣвъ въ 200 миляхъ отъ японскаго берега, корветъ пошелъ подъ парами; прошелъ въ море Лу-чу, между островами Танога-Сима и Якуно-Сима. Затѣмъ у о-ва Удзи-Сима, въ 90 миляхъ отъ Нагасаки, NW вѣтеръ засвѣжѣлъ до такой степени, что заставилъ прекратить пары и вступить подъ паруса. Лавируя, «Варягъ» черезъ двое сутокъ опять былъ въ виду того же острова Удзи-Сима и, при штилѣ, пошелъ къ N, подъ парами. 10 января 1865 г. отсалютовали флагу начальника эскадры Тихаго океана и вскорѣ бросили якорь возлѣ корвета «Богатырь». Здѣсь корветъ поступилъ въ составъ эскадры Тихаго океана.

53.

Корветъ „Витязь“.

Назначенный въ составъ эскадры контръ-адмирала Лесовскаго, корветъ «Витязь», подъ командою капитанъ-лейтенанта Кремера, 15 іюля 1863 года вышелъ изъ Кронштадта, подъ парами, и 16-го прибылъ на Гельсингфорскій рейдъ. Въ тотъ же день прибылъ на рейдъ пароходо-фрегатъ «Олафъ», подъ брейдъ-вымпеломъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала.

Окончивъ нагрузку угля, 18-го корветъ снялся съ якоря, подъ парами, и въ тотъ же день бросилъ якорь на Ревельскомъ рейдѣ. Принявъ здѣсь мясо и зелень, 19-го корветъ вышелъ въ море, подъ парами, и не прекращалъ ихъ до прихода въ Киль, куда прибылъ 22-го числа.

25 іюля «Витязь», оставилъ Кильскій рейдъ подъ парами, и въ тотъ же день, по сигналу съ адмиральскаго фрегата «Александръ Невскій», сталъ на якорь въ Маломъ Бельтѣ.

26-го, по сигналу адмирала, снялись съ якоря, подъ парами, а 27-го бросили якорь въ Большомъ Бельтѣ, на нѣсколько часовъ. 28-го прошли, въ составѣ эскадры, Категатъ и вступили въ Скагеракъ, подъ парусами, при западномъ вѣтрѣ, а 3 августа вышли въ Нѣмецкое море. 5 августа вступили въ Атлантическій океанъ.

Въ ночь съ 25 на 26 августа корветъ «Витязь» разлучился съ эскадрою, во время густаго тумана съ дождемъ, идя подъ парами. 26-го прекратили пары, когда вѣтеръ сдѣлался попутный. 30 августа вступили на Ньюфаундлэнскую банку. Въ 2 часа пополудни вѣтеръ дошелъ до степени шторма, почему правили въ бейдевиндъ. 31-го вѣтеръ началъ стихать и потому взяли настоящій курсъ. 1 сентября вѣтеръ сталъ свѣжѣть, и, постепенно усиливаясь, дошелъ 2-го числа почти до степени урагана. Послѣ полдня онъ сталъ стихать и 3-го числа уже снова несли марсели въ 1 рифъ.

5 сентября корветъ «Витязь» случайно встрѣтилъ въ морѣ, при штилѣ, корветъ «Варягъ» и пошелъ съ нимъ въ Нью-Іоркъ. Остальную часть пути совершилъ подъ парусами, большею частію съ тихими вѣтрами. 11-го, находясь въ 200 миляхъ отъ Нью-Іорка, развели пары, подъ которыми и пришли въ Нью-Іоркъ.

Простоявъ здѣсь до ноября мѣсяца, корветъ «Витязь», 15 ноября, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Ослябя» и клиперомъ «Алмазъ», былъ посланъ въ Александрію. Придя 27 ноября въ Чизапикскую бухту, бросили тамъ якорь и на другой день пошли вверхъ по рѣкѣ Потомакъ, а 20-го числа бросили якорь близъ города Александрія.

11 декабря корветъ вышелъ изъ Александріи; 12-го бросилъ якорь въ Чизапикской бухтѣ; 13-го перешелъ въ Гамптонскую бухту.

По распоряженію начальника эскадры Атлантическаго океана, корветъ «Витязь», одновременно съ флагманскимъ фрегатомъ «Александръ Невскій», снялся съ якоря съ Гамптонскаго рейда

29 декабря, для слѣдованія въ Британскій Гондурасъ, въ портъ Белизъ. Въ полдень того же дня прошли мысъ Генри и вступили въ Атлантическій океанъ, продолжая идти подъ парами, чтобы скорѣй удалиться отъ берега и пересѣчь гольфстримъ, котораго противное теченіе замедляло бы плаваніе, если бы оставаться долго подъ его вліяніемъ.

Ночью корветъ отдѣлился отъ фрегата, прекратилъ пары и пошелъ по назначенію. Нѣсколько дней вѣтеръ и погода благопріятствовали, но придя въ шир. 32° N, вѣтеръ сдѣлался противнымъ и дулъ весьма упорно и свѣжо отъ S нѣсколько дней; въ эти дни корветъ немного подался къ югу, потому что реи брасопились дурно и, при лучшихъ обстоятельствахъ, бывало между поворотами 15 румбовъ. Однакожъ 4 января 1864 года находились уже въ широтѣ N 28° 30′ и долготѣ W 68° 40′, когда вѣтеръ стихъ и, послѣ нѣсколькихъ шкваловъ, установился отъ O, а потомъ перешелъ къ OSO. Идя по 200 миль въ сутки, скоро пробѣжали разстояніе до Багамскихъ банокъ. Проходя проливомъ Кайкосъ, между группою острововъ этого имени и островомъ Маригвона, въ ночное время, принуждены были развести пары и на слѣдующее утро, войдя въ Навѣтренный проливъ и получивъ опять попутный вѣтеръ, прекратили пары. Этимъ вѣтромъ, продолжая идти на фордевиндъ, 13 января, въ 180 миляхъ отъ Белиза, развели пары, а 14-го подошли на двѣ мили къ маяку на островѣ Half-moon, и получивъ оттуда лоцмана, пошли далѣе. На ночь стали на якорь за однимъ изъ острововъ. Въ полдень 15-го стали на якорь въ 2 миляхъ отъ города Белиза.

22 января корветъ снялся съ якоря и отправился въ Гаванну. Идя все время на NO, т. е. прямо противъ пасата, пришлось пройти все разстояніе подъ парами. 25 января прибыли въ Гаванну, гдѣ получили предписаніе отъ адмирала—крейсеровать до апрѣля мѣсяца въ Вестъ-индскихъ водахъ.

10 февраля корветъ оставилъ Гаванну подъ парами, избравъ путь по сѣверную сторону о-ва Кубы. Подойдя къ юго-восточной оконечности о-ва Кубы, высадили лоцмана, прекратили пары и совершили остальную часть плаванія подъ парусами. 16 февраля, при весьма пасмурной и ненастной погодѣ, развели пары и вошли

на Портъ-Роялькій рейдъ (на Ямайкѣ) благополучно. Недостатокъ угля въ Портъ-Роялѣ заставилъ корветъ перейти въ Кингстонъ, главный городъ Ямайки, лежащій въ глубинѣ того же залива, въ 7 миляхъ отъ Портъ-Рояля.

Пополнивъ запасъ угля, 22 февраля, корветъ снялся съ якоря и, по случаю штиля, шелъ подъ парами до 10 часовъ вечера, пока не отошелъ отъ берега. Только на третій день задулъ вѣтеръ отъ О и корветъ направился на Аспинваль (Колонь). 27-го, находясь въ виду берега и чтобы засвѣтло войти на рейдъ, развели пары, а въ $7^1/_2$ часовъ вечера бросили якорь въ бухтѣ Аспинваль. Нагрузка угля здѣсь весьма затруднительна, по недостатку перевозочныхъ средствъ и по причинѣ постоянной зыби на рейдѣ.

3 марта снялись съ якоря и въ тотъ же день, выйдя на вѣтеръ мыса Манзанилло, прекратили пары. Сѣверный пасатъ дозволилъ корвету однимъ галсомъ взять до разстоянія 40 миль отъ Картагены. Перейдя все это разстояніе, 6 марта развели пары и вошли вечеромъ на Картагенскій рейдъ.

По выходѣ 6 марта съ Картагенскаго рейда, дувшій отъ ONO тихій вѣтеръ началъ постепенно свѣжѣть и ночью достигъ до степени шторма, разведя большое волненіе. Корветъ шелъ подъ парами и триселями двое сутокъ, имѣя курсъ N. Наконецъ, отойдя на значительное разстояніе отъ берега, прекратили пары. Дальнѣйшее плаваніе до Кубы сопровождалось тихими вѣтрами между NO и OSO. 15 марта, находясь въ 20 миляхъ отъ С.-Яго и имѣя противный вѣтеръ, развели пары, и въ полдень прибыли на рейдъ С.-Яго-де-Куба.

22 марта, съ разсвѣтомъ, снялись съ якоря и, имѣя постоянный штиль, прошли Навѣтренный и Кайкосъ проливы подъ парами. Съ разсвѣтомъ 24-го, прекратили пары и, имѣя легкій вѣтеръ отъ S, шли подъ парусами на N. Въ шир. 24° N вѣтеръ перешелъ черезъ W къ NW и скрѣпчалъ до степени шторма и дулъ почти 3 дня. Послѣ того корветъ не имѣлъ дурныхъ погодъ, но за то все время противный вѣтеръ, такъ что корветъ занесло въ 60° W долготы. Наконецъ, въ широтѣ 34° и долготѣ 70°, получили О вѣтеръ.

Предполагая застать эскадру въ Чизапикскомъ заливѣ, корветъ направился туда, и въ ночь на 4 апрѣля развели пары. Послѣ

захода солнца увидѣли маякъ, въ разстояніи 7 миль, и въ слѣдъ затѣмъ началась гроза и сдѣлалось такъ темно, что сочли за лучшее поворотить опять въ море. 5 апрѣля вошли въ Чизапикъ, гдѣ лоцманъ сообщилъ, что эскадра находится въ Нью-Іоркѣ, почему тотчасъ же, не бросая якоря, вышли опять въ море, и имѣя легкій вѣтеръ отъ NW и W, продолжали путь подъ парами. 6 числа вечеромъ приняли лоцмана, который въ ночь на 7-е число привелъ корветъ къ Staten Island'у, гдѣ и стали на якорь, чтобы выкрасить корветъ снаружи, а 8 апрѣля вошли въ р. Гудзонъ и стали на якорь противъ Нью-Іорка.

4 мая корветъ вышелъ въ море, для крейсерства, и въ тотъ же день встрѣтилъ фрегатъ «Пересвѣтъ», подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ. Вечеромъ начальникъ эскадры перенесъ свой флагъ на корветъ «Витязь». Прекративъ пары, корветъ остался въ крейсерствѣ до 9 мая, при чемъ начальникъ эскадры осмотрѣлъ всѣ ученья и въ тотъ же день перенесъ свой флагъ на пришедшій изъ Нью-Іорка фрегатъ «Ослябя», а корвету приказалъ идти въ Бостонъ. Вѣтеръ былъ попутный и корветъ пошелъ подъ парусами; но пройдя 140 миль, налетѣлъ сильный шквалъ отъ NO, а потомъ вѣтеръ установился отъ этаго румба, и потому развели пары, подъ которыми и дошли до Бостона.

Вечеромъ 11 мая подошли къ Бостонскому маяку, но, по причинѣ малой воды, стали на якорь у маяка. На другой день вошли на рейдъ благополучно.

4 іюня корветъ «Витязь» вышелъ въ море, для слѣдованія въ Кронштадтъ, въ составѣ эскадры. 9 іюля бросили якорь въ Англійскомъ каналѣ, близъ маяка Донженесъ, откуда снялись съ якоря того же числа, а 14-го стали на якорь въ Большомъ Бельтѣ.

15 іюля вышли въ море, и 20-го прибыли благополучно въ Кронштадтъ.

54.

Клиперъ „Алмазъ“.

Клиперъ «Алмазъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Зеленаго, вышелъ изъ Кронштадта 18 іюля 1863 г., а 22-го прибылъ

на Кильскій рейдъ. Весь переходъ сдѣланъ подъ парами, при противныхъ перемѣнныхъ вѣтрахъ.

Выйдя 25 іюля изъ Киля, клиперъ въ тотъ же день соединился съ эскадрою, которая стояла на якорѣ въ Маломъ Бельтѣ. На другой день утромъ снялись съ якоря, подъ парами и 28-го подошли къ Скагену. Вскорѣ, по сигналу адмирала, прекратили пары и вступили подъ паруса. Вѣтеръ засвѣжѣлъ и сдѣлался совершенно противнымъ; клиперъ замѣтно отставалъ отъ фрегатовъ. 2 августа потеряли изъ виду эскадру, а потому развели пары и пошли въ назначенную адмираломъ широту и долготу. 3 августа соединились съ эскадрою и взяли курсъ въ проливъ между Оркадскими и Шетландскими островами. Идя на фордевиндъ, клиперъ также отдѣлился отъ эскадры, а 5 августа снова разлучился съ нею. Подойдя къ проливу, развели пары и вечеромъ увидѣли на горизонтѣ всю нашу эскадру. Въ полночь вѣтеръ отъ NW сталъ свѣжѣть и развелъ большое волненіе. Такъ какъ проливъ уже былъ пройденъ, то прекратили пары и вступили подъ паруса. Къ вечеру 6 августа вѣтеръ стихъ и отошелъ къ N, тогда поставили марсели и, по совѣту лоціи, взяли курсъ на пересѣченіе меридіана 30° съ параллелью 55° N. 12 августа прошли меридіанъ о-ва Rockall. Вѣтра стояли перемѣнные, болѣе изъ NW четверти, такъ что почти не приходилось раздергивать булиней. Придя въ долготу 32° W, встрѣтили тихіе противные вѣтра и штили, продержавшіе клиперъ на одномъ мѣстѣ около 2 недѣль. 18 сентября пришли на S оконечность Ньюфаундлэндской банки. 24-го прошли меридіанъ о-ва Sable и развели подъ двумя котлами пары. 28-го, въ 175 миляхъ отъ Sandy-Hook, встрѣтили лоцмана, подъ проводкою котораго 29 сентября прибыли въ Нью-Іоркъ.

13 декабря клиперъ прибылъ на Гамптонскій рейдъ. Съ 17 января 1864 г. по 14 февраля клиперъ «Алмазъ», вмѣстѣ съ корветомъ «Варягъ», стояли у города Анаполиса, въ рѣчкѣ Severнъ. По распоряженію начальника эскадры, клиперъ отправился въ Балтиморъ, для перемѣны мачтъ и рей, которыя оказались неудовлетворительными, и 14 февраля прибылъ на Блатиморскій рейдъ.

Окончивъ перемѣну рангоута и парусовъ и взявъ 4-мѣсячный запасъ провизіи и матеріаловъ, 25 марта клиперъ оставилъ Бал-

тиморъ, а 27 марта бросилъ якорь на Нью-Іоркскомъ рейдѣ, идя, по случаю свѣжаго противнаго вѣтра, все время подъ парами. Клиперъ сдѣлалъ этотъ переходъ, въ 450 миль, въ 40 часовъ времени.

25 апрѣля клиперъ «Алмазъ» снялся съ якоря съ Нью-Іоркскаго рейда и отправился въ Тихій океанъ. Первыя сутки шелъ подъ парами, потомъ вступилъ подъ паруса и взялъ курсъ по дугѣ великаго круга, въ пересѣченіе параллели 30° N съ меридіаномъ 40° W; но дувшіе все время S и SSO вѣтры и теченіе гольфстрима, подававшее къ NO, не дозволили пересѣчь эту параллель ранѣе, какъ въ 30° W долготы. Здѣсь получили свѣжій SW, съ которымъ, хотя и перемѣнили широту къ S, но зато отошли далеко къ O. Въ широтѣ 26° зашитилѣли и потому развели пары. Въ широтѣ 23° N, долготѣ 24° W, получили NO пасатъ. Такъ какъ курсъ велъ вблизи острововъ Зеленаго мыса, то клиперъ и направился въ Порто-Гранде, гдѣ и бросилъ якорь 23 мая, на 29 день по выходѣ изъ Нью-Іорка.

Принявъ уголь, клиперъ 26 мая вышелъ изъ Порто-Гранде. 29-го, въ широтѣ 13° N, потерялъ NO пасатъ. 3 іюня получилъ SO пасатъ, въ широтѣ 5° N. 7-го пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 32° W и 25 іюня прибыли на рейдъ Ріо-Жанейро.

Выйдя изъ Ріо-Жанейро 9 іюля для слѣдованія въ Монтевидео,—12 іюля, въ широтѣ 27° 50′S, встрѣтили жестокій штормъ отъ SW, извѣстный въ этихъ мѣстахъ подъ именемъ памперoса. Клиперъ, во время этого шторма, лежалъ въ бейдевиндъ правымъ галсомъ, подъ глухо-зарифленными триселями, имѣя, на случай, подъ двумя задними котлами пары.

Въ ночь съ 13-го на 14-е число вѣтеръ началъ стихать. По осмотрѣ поврежденій, оказалось, что тронулось все продольное скрѣпленіе и стыки наружной обшивки противъ середины разошлись; конопать и смолу въ пазахъ наружной обшивки выдавило наружу; болты гротовыхъ вантъ-путенсовъ на правой сторонѣ тронулись съ мѣстъ. По всей палубѣ, отъ трубы впередъ, палубныя пробки выперло. Прибыль воды изъ двухъ-суточныхъ наблюденій оказалась по 28 д. въ сутки, тогда какъ прежде, въ самую большую качку, не прибывало больше 5 д.

Не рѣшаясь съ такою течью и поврежденіями продолжать

плаваніе, развели пары и пошли обратно въ Ріо-Жанейро, какъ единственное мѣсто изъ всѣхъ портовъ южнаго Антлантическаго океана, имѣющее докъ и прямое сообщеніе съ Европою. 17 іюля клиперъ бросилъ якорь на Ріо-Жанейрскомъ рейдѣ, а 1 августа вошелъ въ казенный докъ.

13 августа исправленія клипера были окончены и онъ вышелъ изъ дока, при чемъ суточная прибыль воды оказалась 8 дюймовъ и по всѣмъ признакамъ проходила съ кормы, а потому, по совѣту инженеровъ, 1 сентября ввели клиперъ снова въ докъ. Проконопативъ ахтерштевень и дейдвудъ, вывели клиперъ изъ дока. По погрузкѣ же на него провизіи и угля, течь оказалась по 6 дюйм. въ сутки. Но какъ въ это время въ командѣ начало появляться много больныхъ съ холерными припадками и одинъ человѣкъ умеръ, то клиперъ перешелъ на большой рейдъ. Чтобы освѣжить команду и пострѣлять въ цѣль ядрами, 25 сентября клиперъ вышелъ въ море, и потомъ простоялъ 8 дней въ бухтѣ Илло-Грандо, лежащей отъ Ріо-Жайнеро въ 20 миляхъ. 7 октября вернулись въ Ріо, гдѣ уже начались сильные жары, а потому дальнѣйшая стоянка здѣсь была не безопасна для клипера.

Получивъ распоряженіе слѣдовать въ Средизимное море, клиперъ 24 октября вышелъ изъ Ріо-Жанейро и на другой день прекратилъ пары. 16 ноября пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 29° 19′ W, и 19 ноября, въ широтѣ 5° N, безъ штиля, перешли отъ SO въ NO пасатъ, который кончился 4 декабря, въ широтѣ 30° N, долготѣ 36° 45′ W. Послѣ окончанія пасата между 5 и 13 декабря клиперъ выдержалъ три шторма, съ суточнымъ промежуткомъ штиля, между каждымъ изъ нихъ. Два первые были не очень сильны и клиперъ шелъ на фордевиндъ и бакштагъ, подъ однимъ зарифленнымъ фокомъ; при послѣднемъ штормѣ сначала шли на фордевиндъ, но за тѣмъ, подъ зарифленными штормовыми триселями, принуждены были править въ бейдевиндъ на правый галсъ. Вѣтеръ, дувшій въ то время когда привели, отъ WSW, перешелъ въ продолженіе 10 часовъ отъ WSW до NO и 13-го совершенно стихъ. 14 декабря, находясь въ 100 миляхъ къ сѣверу и на меридіанѣ острова Мадеры, развели пары и сопровождаемые все время штилями и ясными погодами, 18 декабря бросили якорь на Кадикскомъ рейдѣ.

На переходѣ NO пасатомъ, треснула гротъ-мачта, между бугелями бейфута и путенсъ-вантъ. Воспользовавшись штилемъ, скрѣпили это мѣсто 6 желѣзными полосами, 3-мя стяжными бугелями и найтовами.

Течь съ самаго начала до перваго шторма была среднимъ числомъ до 13 дюйм. въ сутки; при послѣднемъ же штормѣ доходила до 42 дюймовъ.

21 декабря, окончивъ погрузку угля въ Кадиксѣ, 22-го вышли въ море. Получивъ свѣжій W, въ тотъ же день прошли меридіанъ Гибралтара; по утру совершенно стихло. 23 и 24-го было очень тихо; въ полночь съ 25 на 26-е задулъ жестокій NNW, такъ что клиперъ, не смотря на то, что шелъ подъ тремя котлами, мало подавался впередъ. Не желая жечь даромъ уголь, спустились въ портъ Магонъ, куда и прибыли 26 декабря. 28-го утромъ клиперъ вышелъ изъ Магона, и 29-го бросилъ якорь на Виллафранкскомъ рейдѣ.

24 января 1865 г., вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ Невскій», клиперъ снялся съ якоря и 25-го прибылъ въ Тулонъ; 29-го снялись съ якоря и 30-го перешли въ Геную. 6 февраля клиперъ вышелъ изъ Генуи и 7-го прибылъ въ Виллафранку.

Отсюда клиперъ былъ посланъ въ Геную, за катеромъ Государыни Императрицы, привезеннымъ изъ Англіи на пароходѣ.

6 марта клиперъ отправился въ Тулонъ, куда прибылъ 8-го числа, а 12-го снова перешелъ въ Виллафранку.

17 марта вышелъ въ море, подъ парами, для слѣдованія въ Спецію, откуда 20-го возвратился въ Виллафранку.

17 апрѣля, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ Невскій», снялись съ якоря и 21-го бросили якорь на Гибралтарскомъ рейдѣ.

25-го вышли въ море, а 28-го стали на якорь въ Лисабонѣ.

1 мая оставили Лисабонъ, а 5-го прибыли на Плимутскій рейдъ, сдѣлавъ весь переходъ подъ парами. 7-го снялись съ якоря и 11-го прибыли въ Христіанзандъ, откуда вышли 13-го, а 21-го бросили якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ.

*

55.

Фрегатъ „Олегъ“.

Фрегатъ «Олегъ», отправленный въ Средиземное море, 16 сентября 1863 года вышелъ изъ Кронштадта, подъ командою капитана 2 ранга Андреева. Ему, между прочимъ, было предписано сопровождать Его Величество Греческаго Короля изъ Тулона въ Пирей.

Слѣдуя изъ Кронштадта подъ парами и подойдя къ Кильской бухтѣ, вечеромъ 19 сентября, провели ночь на якорѣ въ первомъ колѣнѣ и рано утромъ перешли къ городу. Къ утру 21 сентября, погрузили на фрегатъ 18500 пуд. угля и тотчасъ же, по окончаніи работъ, снялись съ якоря. Надъ берегами лежалъ тогда туманъ, а къ 3 часамъ пополудни мрачность сдѣлалась такъ густа, что принуждены были стать на якорь; въ 10 ч. 22-го снялись съ якоря, но вскорѣ кругомъ покрылось непроницаемою мглою; снова стали на якорь. Ночью прояснилось и потому снялись съ якоря и вступили подъ пары. 23 сентября, обогнули Скагенъ и здѣсь встрѣтили свѣжій противный вѣтеръ, при которомъ фрегатъ шелъ только по 7-ми узловъ.

24-го вѣтеръ стихъ и перешелъ къ NW; вскорѣ совсѣмъ за штилѣло, а 25-го задулъ тихій SO и принесъ съ собою туманъ, заставившій держаться около входа въ Англійскій каналъ до утра 28-го числа. Въ это время стало прочищаться и фрегатъ, подъ парами, вошелъ въ каналъ. Здѣсь встрѣтили свѣжій SW; ночью онъ стихъ и далъ возможность зайти за Плимутскій брикватеръ, въ 9 часовъ утра 30-го числа, гдѣ и стали на якорь. Погрузка угля задержала здѣсь фрегатъ до 4 октября.

16 октября, въ 8 часовъ вечера, фрегатъ прибылъ на Тулонскій рейдъ, гдѣ уже не засталъ Короля Греціи. По выходѣ изъ Плимута, вѣтеръ дулъ не свѣжо, но зыбь шла огромная, фрегатъ очень тяжело поднимался на волны и, имѣя въ дѣйствіи 5 котловъ, шелъ по 7 и 8 узловъ. Когда поравнялись съ португальскимъ берегомъ, вѣтеръ совсѣмъ стихъ, улеглось и волненіе, и рано по утру 9 октября обогнули мысъ С.-Винцентъ. Здѣсь

фрегатъ встрѣтилъ восточный вѣтеръ, вскорѣ засвѣжѣвшій до того, что, имѣя паръ во всѣхъ котлахъ, шли по 5 и 6 узловъ. Однакожъ, имѣя попутное теченіе, 10-го числа стали на якорь на Гибралтарскомъ рейдѣ. Въ ночь съ 12 на 13-е отправились въ дальнѣйшее плаваніе и до вечера 16-го шли противъ восточнаго вѣтра. На Тулонскій рейдъ вошли ночью, гдѣ ожидали прибытія Императрицы Французовъ. Фрегатъ принялъ участіе въ почестяхъ, которыя были ей отданы въ день прибытія.

Въ Саламинскую бухту, подлѣ Пирея, фрегатъ пришелъ 25 октября, на 6 день по выходѣ изъ Тулона. Снявшись съ якоря 19-го, и получивъ въ морѣ умѣренный вѣтеръ, послѣ полдня 20-го прошли проливъ Бонифачіо, но за нимъ встрѣтили совершенно противный вѣтеръ, съ которымъ подвигались впередъ медленно, такъ какъ французскій уголь очень засаривалъ дымогарныя трубки, и, сплавляясь въ печахъ въ какую то мягкую массу, препятствовалъ воздуху проходить черезъ колосники; а когда фрегатъ вошелъ, около полудня, въ Мессинскій проливъ, и вѣтеръ значительно посвѣжѣлъ, машина работала такъ дурно, что рѣшились зайти на нѣсколько часовъ въ Мессину и взять тамъ немного англійскаго угля, для смѣшенія его съ французскимъ. Утромъ 23-го, вышли въ море. Задулъ свѣжій N, при которомъ фрегатъ быстро пробѣжалъ проливъ; но вскорѣ по выходѣ на просторъ, встрѣтили опять восточный вѣтеръ, и уже до самаго Пирея должны были идти подъ одними парами. Тѣснота на Пирейскомъ рейдѣ отъ присутствія иностранныхъ военныхъ судовъ, принудила стать на якорь въ Саламинскомъ проливѣ.

Переходъ фрегата «Олегъ» отъ Кронштадта до Пирея продолжался 29 дней; выключая якорныя стоянки и двое сутокъ, проведенныхъ у входа въ Англійскій каналъ, останется $24^1/_2$ сутокъ плаванія. Среднее суточное плаваніе фрегата простиралось до 189 миль.

19 декабря фрегатъ перешелъ изъ Саламинской бухты въ Пирей и сталъ фертоингъ. Въ ночь съ 30 декабря на 1 января 1864 г., при свѣжемъ NO вѣтрѣ, фрегатъ стало сдавать назадъ, при чемъ онъ приближался къ англійскому винтовому кораблю, почему развели пары. Когда машина была готова, утлегарь корабля уже начиналъ задѣвать фрегатскій бизань-гафель. Дали машинѣ ходъ впередъ и начали поднимать плехтъ. Онъ оказался положеннымъ

чисто, но у средины штока его замѣтили большую поперечную трещину, а скоба, соединяющая якорь съ цѣпью, найдена разогнутою и болтъ едва державшимся въ ней, ибо скоба, разшибясь, срѣзала чеку. Вмѣсто этого якоря отдали запасный; но только остановили машину, фрегатъ начало быстро дрейфовать и набросило на корабль, и при этомъ винтъ захватилъ карабельную цѣпь того якоря, который лежалъ у него сзади. Машина остановилась и тогда, для уменьшенія напора фрегата на корабль, вторично отдали плехтъ, у котораго успѣли перемѣнить поврежденную скобу. На немъ фрегатъ задержался на мгновеніе, пока корабль потравилъ нѣсколько саженъ каната, и давъ винту оборотъ назадъ, очистили его и снова стали дѣйствовать машиною, начавъ въ тоже время поднимать оба правые якоря. Когда плехтъ вышелъ изъ воды, то штокъ его упершись въ форштевень, окончательно переломился и отпалъ отъ якоря, цѣпь же послѣдняго оказалась перепутанною съ цѣпями другихъ якорей. Очистить ее въ тогдашнемъ положеніи фрегата не было возможности, почему выпустили якорь, съ 15 саженями каната.

Приподнявъ правый запасный якорь, увидѣли и его опутаннымъ нѣсколькими шлагами своей цѣпи и въ одномъ изъ этихъ шлаговъ проходила еще цѣпь лѣваго якоря, которую не иначе можно было очистить, какъ расклепавъ и обведя кругомъ правой цѣпи на кабельтовѣ. Хотя, при сѣверномъ вѣтрѣ, фрегатъ не стоялъ на даглистѣ, лежащемъ далеко назади, но при часто налетавшихъ шквалахъ, невозможно было удерживать фрегатъ машиною на одномъ мѣстѣ; онъ, получая ходъ впередъ, натягивалъ даглистовую цѣпь и однимъ изъ этихъ подергиваній оборвалъ кабельтовъ, которымъ ее очищали, вслѣдствіе чего и даглистъ, съ 90 саженями каната, былъ потерянъ.

При такихъ обстоятельствахъ оставалось единственное средство отъ свалки съ судами или постановки фрегата на мель—проскочить на просторъ между судами и входными маяками, что̀ и удалось. Опасаясь стать на послѣдній свой якорь въ Саламинѣ, принуждены были остаться въ морѣ и продержаться подъ триселями. Наконецъ, когда все было готово, 3 января, бросили якорь въ Саламинскомъ проливѣ. По возвращеніи фрегата на рейдъ, потерянные якоря были найдены.

10 марта 1864 г. принялъ командованіе фрегатомъ флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Бирилевъ.

17 марта фрегатъ вышелъ изъ Пирея и въ этотъ же день прибылъ въ Паросъ. На другой день перешли къ острову Милосу. 19 мая пошли въ Наваринъ. Проходя мимо города Каламаты, 20-го числа зашли туда на 3 часа, и въ этотъ же день бросили якорь въ Наваринѣ.

Здѣсь въ полночь съ 22-го на 23-е, вмѣстѣ съ французскими и англійскими судами, произвели надлежащую встрѣчу Греческому Королю, прибывшему на рейдъ на своемъ фрегатѣ.

До 22 іюня фрегатъ прибылъ въ Корфу. Въ этотъ же день перешли къ о-ву Пиксо и не останавливаясь на якорѣ, продержались около бухты Гайо до $2^1/_2$ часовъ, а къ вечеру стали на якорь на сѣверномъ рейдѣ острова Санта-Муара. 15-го числа снялись съ якоря и перешли къ о-ву Итаки, гдѣ и держались подъ парами, и въ этотъ же день бросили якорь на Мессалонскомъ рейдѣ.

Въ полночь, на 17-е, снялись съ якоря и утромъ прибыли на о-въ Кефалонію, въ Аргостольскую бухту. 19-го перешли въ Зантъ. Въ полночь на 21-е снялись съ якоря и отравились въ Пирей, куда прибыли 22 іюня.

29 августа прибылъ на смѣну «Олегу» фрегатъ «Александръ Невскій», почему «Олегъ» 1 сентября снялся съ якоря, для обратнаго плаванія въ Россію, подъ парами, и 4-го числа, прибылъ въ Мальту. 6-го снялся съ якоря для слѣдованія въ Гибралтаръ, куда прибылъ 15-го. Этотъ переходъ сдѣланъ большею частію подъ парусами. 7 и 8-го вѣтеръ заставилъ лавировать. Ночь съ 11-го на 12-е шли подъ парами и затѣмъ подъ парусами, и только для входа въ Гибралтаръ снова развели пары.

Окончивъ въ Гибралтарѣ погрузку угля, 17 сентября фрегатъ «Олегъ» снялся съ якоря, подъ парами; но по выходѣ изъ пролива, пользуясь вѣтромъ отъ OSO, вступили подъ паруса, прекративъ пары; 18 и 19-го числа, при вѣтрѣ перешедшемъ къ SW, шли подъ парусами; 20-го пришлось идти подъ парами, по случаю стихнувшаго вѣтра; затѣмъ съ перемѣнными вѣтрами и штилями, при которыхъ три раза разводили пары, 25-го прошли меридіанъ Лизарда, а 26-го бросили якорь на Шербургскомъ рейдѣ.

Получивъ здѣсь распоряженіе отправиться на зимовку въ Сре-

диземное море, фрегатъ 13 октября, вышелъ въ море подъ парами и сопровождаемый маловѣтріемъ прошелъ Англійскій каналъ до полуночи того же дня. Съ этого времени подувшій SO далъ возможность до 4 часовъ утра слѣдующаго дня пройти подъ парусами. Потомъ опять шли подъ парами до утра 15-го. Въ этотъ же день, получивъ вѣтеръ, вступили подъ паруса. Къ вечеру 17-го снова развели пары. 21-го числа вступили подъ паруса; въ полдень обогнули мысъ С.-Винцентъ, а 22-го бросили якорь на Гибралтарскомъ рейдѣ.

25 ноября, окончивъ погрузку угля, отправились въ Виллафранку. Къ вечеру загребли жаръ и, получивъ ровный WNW, шли подъ парусами по 11 узловъ, до полдня слѣдующаго дня, когда совершенно стихнувшій вѣтеръ принудилъ опять спустить винтъ. 28 и 29-го шли подъ всѣми парусами. 30-го заштилѣло. 31-го прошли подъ парами Балеарскіе острова. Потомъ получили вѣтеръ отъ WSW и, при ходѣ до 8 узловъ, 2 ноября, положили якорь на Виллафранкскомъ рейдѣ, гдѣ нашли фрегатъ «Александръ Невскій», подъ флагомъ контръ-адмирала Лесовскаго и корветъ «Витязь». Здѣсь, по распоряженію контръ-адмирала Лесовскаго «Олегъ» былъ оставленъ до особаго распоряженія.

17 апрѣля 1865 г. «Олегъ» снялся съ якоря и 23 апрѣля прибылъ на Гибралтарскій рейдъ; отсюда, въ составѣ эскадры, 25-го ушелъ въ Лисабонъ, куда прибылъ 28 апрѣля.

1 мая вышелъ изъ Лисабона, а 5-го прибылъ въ Плимутъ.

Простоявъ здѣсь двое сутокъ, вышелъ въ море, а 11-го пришелъ съ эскадрою въ Христіанзандъ, откуда вышелъ 13 мая, а 23-го прибылъ благополучно въ Кронштадтъ.

1864 годъ.

56.

Перевезеніе тѣла Наслѣдника Цесаревича изъ Ниццы въ Кронштадтъ.

Въ Виллафранкѣ эскадра наша, подъ флагомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Лесовскаго, состоявшая изъ фрега-

товъ «Александръ Невскій» и «Олегъ», корвета «Витязь» и клипера «Алмазъ», при первомъ полученіи потресающаго извѣстія, о кончинѣ Государя Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича, отопила реи, приспустила флаги, и каждые полчаса со всѣхъ судовъ производила пушечные залпы. 14 апрѣля 1865 г. тѣло Его Высочества было перенесено съ виллы Bermont въ православную церковь, при чемъ въ печальной процессіи принималъ участіе, кромѣ мѣстныхъ французскихъ войскъ, и дессантъ нашей эскадры. Согласно Высочайшей волѣ, 16 апрѣля было назначено перенесеніе тѣла на эскадру. Для этаго на пристани процессію ожидали шлюпки со всей эскадры и барказъ съ «Олега», подъ балдахиномъ, назначенный для гроба.—Когда духовенство у пристани совершило литію и похоронное пѣніе замолкло, со всѣхъ судовъ и съ крѣпости загремѣли пушечные выстрѣлы, подъ громъ которыхъ, при звукахъ военной музыки, гробъ, перенесенный на барказъ, предшествуемый, окруженный и сопровождаемый сотнями катеровъ и другихъ шлюпокъ, слѣдовалъ къ фрегату. Первою пріѣхала на фрегатъ Государыня Императрица съ Великими Княгинями; за нею на баржѣ Государь Императоръ съ Великими Князьями, а потомъ потянулась процессія на другихъ шлюпкахъ. Какъ только гробъ подняли выше сѣтокъ фрегата «Александръ Невскій», музыка заиграла: «Коль славенъ нашъ Господь въ Сіонѣ».

Долго Августѣйшее Семейство не могло разстаться съ дорогими останками Цесаревича и только тогда, когда уже стемнѣло, баржа съ Ихъ Величествами отвалила отъ борта.

На слѣдующее утро вся эскадра, за исключеніемъ фрегата «Олегъ», снялась съ якоря, для перевезенія тѣла усопшаго Цесаревича въ Россію. На фрегатѣ «Александръ Невскій» находилась свита, назначенная состоять при гробѣ. Французскія суда провожали эскадру до Тулона. Эскадра же, идя подъ парами, при легкомъ противномъ вѣтрѣ, прибыла 21-го числа въ Гибралтаръ. Фрегатъ «Александръ Невскій» зашелъ за молъ въ гавань, а корветъ и клиперъ остались на рейдѣ. 23-го къ эскадрѣ присоединился и фрегатъ «Олегъ», отвозившій Ея Императорское Высочество Великую Княгиню Марію Николаевну изъ Виллафранки въ Спецію. 25-го эскадра снялась съ якоря, для слѣдованія въ Лисабонъ, а корветъ «Витязь» былъ отосланъ въ Ферроль, а оттуда въ Плимутъ.

Вслѣдствіе противнаго вѣтра и зыби, эскадра только 28 апрѣля, въ 10 ч. утра, бросила якорь въ Лисабонѣ. Здѣсь праху Наслѣдника Цесаревича были оказаны всѣ почести, подобающія высокому сану усопшаго; англійское правительство также назначило броненосный фрегатъ «Defence» сопровождать эскадру до Плимута, какъ равно и посланникъ Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, съ этою же цѣлью, назначилъ фрегатъ «Niagara».

1 мая эскадра снялась съ якоря, въ сопровожденіи «Defence», «Niagara» и двухъ португальскихъ военныхъ шкунъ. Португальскія суда къ вечеру отдѣлились отъ эскадры, а остальныя суда 5 числа прибыли на Плимутскій рейдъ, гдѣ застали корветъ «Витязь», пришедшій двумя сутками ранѣе. Нагрузившись углемъ, эскадра съ «Витяземъ», съ «Niagara» и фрегатомъ «Liverpool», 7 мая, снялась съ якоря. Черезъ два дня фрегатъ «Niagara» отдѣлился, а на слѣдующій день отдѣлился и «Liverpool». Съ 11 на 13 число эскадра простояла въ Христіанзандѣ, грузилась углемъ, а 13-го числа была уже въ морѣ. Корветъ «Витязь» пошелъ Зундомъ; остальныя же суда Большимъ Бельтомъ. 14 числа, пройдя Скагенъ, эскадра была встрѣчена королевско-датскою яхтою «Кпеер», съ оберъ-гофмаршаломъ двора. На слѣдующій день, на якорѣ у Ниборга, посѣтили фрегатъ Король Датскій и Кронъ-Принцъ, по желанію которыхъ служили панихиду. Кронъ-принцъ, на своей яхтѣ, сопровождалъ эскадру до выхода изъ Большаго Бельта, гдѣ эскадра встрѣтила прусскій корветъ «Victoria», присоединившійся къ эскадрѣ. Около часа ночи эскадра бросила якорь около острова Альзена. Здѣсь погрузили уголь съ транспортовъ «Артельщикъ» и «Красная горка», пришедшихъ съ углемъ изъ Кронштадта. Въ 2 часа утра фрегаты, клиперъ и прусскій корветъ снялись съ якоря; на слѣдующее утро, за Борнгольмомъ, эскадра встрѣтила корветъ «Витязь», а вечеромъ того же числа у S-й оконечности Готланда прусскій корветъ отдѣлился отъ эскадры.

19 и 20 мая были самые трудные дни для плаванія эскадры: свѣжій, хотя и попутный, SW доходилъ до степени шторма. 20-го числа, въ 3 часа пополудни, эскадра бросила якорь у сѣверной деревни о-ва Готланда, куда вскорѣ пришелъ и пароходъ «Смѣлый», привезшій депеши изъ Кронштадта.

Между тѣмъ въ Кронштадтѣ всѣ суда, которыя должны были идти въ 1865 г. въ плаваніе, вышли на рейдъ и построились въ длинную линію отъ меридіана Толбухина маяка до траверза Петергофа. Въ центрѣ эскадры находился корабль «Императоръ Николай I». подъ флагомъ адмирала Новосильскаго.

За Кронштотомъ, на маломъ рейдѣ, начинался отрядъ броненосныхъ судовъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Лихачева.

21 мая, въ 4 часа пополудни, эскадра, съ тѣломъ Наслѣдника Цесаревича, должна была прибыть въ Кронштадтъ. Въ половинѣ 1-го часа Государь Императоръ изволилъ прибыть на Императорскую пристань на Англійской набережной въ Петербургѣ. Отсюда Государь, въ сопровожденіи Датскаго принца, Прускаго принца, Великихъ Князей и свиты, отправился, на паровой яхтѣ «Стрѣльна», для встрѣчи эскадры въ Кронштадтъ.

Около 2 часовъ, Государь Императоръ изволилъ прибыть на малый рейдъ, гдѣ былъ встрѣченъ главнымъ командиромъ. У Лондонскаго маяка Государь Императоръ изволилъ спуститься въ катеръ и, приставъ къ фрегату «Александръ Невскій», взошелъ на него, и вслѣдъ затѣмъ прибыли на фрегатъ Ихъ Императорскія Высочества и свита Государя.

Въ 4 часа фрегатъ «Александръ Невскій», при салютѣ со всѣхъ судовъ, подошелъ къ бочкѣ на маломъ рейдѣ и закрѣпился за нее; остальныя же суда эскадры остались на Большомъ рейдѣ. Въ батареѣ фрегата, превращенной въ часовню, судовой священникъ совершилъ панихиду, по окончаніи которой Государь Императоръ, поздоровавшись съ командою фрегата и поблагодаривъ всѣхъ, изволилъ пересѣсть со свитою на «Стрѣльну», которая отправилась въ Петербургъ.

Фрегатъ «Александръ Невскій» вечеромъ вошелъ въ купеческую гавань. Тѣло Наслѣдника Цесаревича оставалось на немъ до 25-го числа. Наканунѣ этого дня, для перевезенія тѣла Наслѣдника Цесаревича въ С.-Петербургъ, прибыла въ Кронштадтъ паровая яхта «Александрія» и стала у борта фрегата. На другой день въ гавань прибылъ изъ С.-Петербурга Государь Императоръ на яхтѣ «Стрѣльна». На фрегатѣ тѣло усопшаго было переложено въ другой гробъ, самимъ Государемъ и членами Императорскаго Дома. За тѣмъ, по окончаніи литіи, гробъ положили

въ большую корзину, убранную малиновымъ бархатомъ и живыми цвѣтами. Наконецъ корзина съ драгоцѣннымъ прахомъ была перенесена на яхту.

Въ 11 часовъ 25 мая «Александрія» вышла изъ гавани. Какъ только показалась она изъ воротъ, съ броненосной эскадры начался печальный салютъ залпами, съ минутными промежутками.

57,

Корветъ „Витязь“.

2 сентября 1864 г. отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море, въ распоряженіе Государя Наслѣдника Цесаревича, Корветъ «Витязь», подъ командою капитана 2 ранга Кремера. Имѣя все время до Гельсингфорса противное маловѣтріе, корветъ шелъ подъ парами, а 3 сентября бросилъ якорь на Гельсингфорскомъ рейдѣ.

Окончивъ 4 числа нагрузку угля, 5-го корветъ снялся съ якоря. Имѣя предписаніе прибыть въ Чевитгавеккію къ 15 октября и встрѣтивъ на пути противное маловѣтріе, корветъ совершилъ все плаваніе до Копенгагена, подъ парами, куда и прибылъ 8 сентября. 11 сентября «Витязь» вышелъ изъ Копенгагена. Весь категатъ прошли подъ парами и, выйдя на другой день въ Скагеракъ, поставили паруса, при довольно свѣжемъ попутномъ N вѣтрѣ, который постепенно стихая окончился штилемъ. Проштилѣвавъ двое сутокъ, въ полночь 14-го развели пары и въ полдень 17-го, придя на видъ Лизарда, прекратили ихъ, при легкомъ вѣтрѣ отъ N, который провелъ корветъ черезъ всю Бискайскую бухту въ нѣсколько дней. На высотѣ Финистера опять сдѣлался штиль, почему развели пары. На слѣдующее утро задулъ крѣпкій вѣтеръ отъ S, съ большимъ волненіемъ, почему прекратили пары и вступили подъ паруса, держась подъ глухо-зарифленными марселями и зарифленными фокомъ и гротомъ. 22 сентября, вѣтеръ перешелъ къ W и далъ возможность идти въ галфиндъ. 23 сентября, въ виду мыса Рока, заштилѣли, почему развели пары и въ тотъ же день прибыли на Лисабонскій рейдъ.

Въ Лисабонѣ корветъ получилъ назначеніе идти въ Виллифранку,

въ распоряженіе Ея Величества Государыни Императрицы. Окончивъ нагрузку угля, 29 сентября «Витязь» снялся съ якоря, подъ парами, при совершенномъ штилѣ. На другой день прошли Гибралтарскій проливъ. 1 октября нашелъ сильный шквалъ съ дождемъ и сдѣлался весьма крѣпкій вѣтеръ отъ О, продолжавшійся двое сутокъ, съ такою силою, что корветъ почти не выгребалъ противъ него, а потому лавировали подъ парусами. Наконецъ вѣтеръ сталъ стихать и за тѣмъ сдѣлался штиль. Недостатокъ угля заставилъ корветъ зайти въ Тулонъ, куда и прибылъ онъ 5 октября.

8 октября корветъ вышелъ изъ Тулона подъ парами и въ продолженіе весьма бурной ночи дошелъ до Виллафранки, гдѣ бросилъ якорь въ 7 часовъ утра 9 октября.

8 ноября корветъ снялся съ якоря изъ Виллафранки, для слѣдованія въ Ливорно съ Его Императорскимъ Высочествомъ Государемъ Наслѣдникомъ и прибылъ въ этотъ портъ 9 ноября. Здѣсь корветъ былъ оставленъ въ распоряженіи Его Высочества, на все время пребыванія его во Флоренціи.

На основаніи этого распоряженія, корветъ былъ поставленъ за моломъ, на двухъ якоряхъ съ носу и на двухъ цѣпяхъ и двухъ 10-дюймов. кабельтовыхъ съ кормы на палахъ.

Въ ночь съ 12 на 13-е число вѣтеръ сильно засвѣжѣлъ и скоро сдѣлался штормъ отъ S. Еще съ вечера приняты были всѣ мѣры для безопасности корвета, а именно: отданъ третій якорь, положены добавочные стопора и найтовы на кормовыя цѣпи, спущены брамъ-стеньги и нижнія реи и разведены пары.

Стоя на швартовахъ поперекъ вѣтра и волненія, корветъ накренило отъ силы вѣтра, и волненіе поддавало черезъ шкафутъ. Въ полночь, при порывѣ вѣтра, переломило пушку на молѣ, служившую паломъ, и вслѣдъ затѣмъ лопнули оба 10-дюйм. кабельтова, закрѣпленные на другіе палы, въ помощь цѣпямъ; тогда оставалась съ кормы только одна цѣпь. Не надѣясь на нее, обрубили ея стопора, отчего корма освободилась и корветъ выдержалъ штормъ безъ всякихъ поврежденій.

20 декабря 1864 г. прибылъ на корветъ Его Императорское Высочество Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ, и корветъ снялся съ якоря, подъ флагомъ контръ-адмирала Лесовскаго. Погода

была тихая и ясная, корветъ шелъ по $10^1/_2$ узловъ и, въ 3 часа утра, 21 декабря пришелъ на видъ Виллафранкскаго маяка, но за темнотою не могъ войти и только въ $7^1/_2$ часовъ утра сталъ на мертвый якорь. Здѣсь Его Высочество съѣхалъ на берегъ.

1 апрѣля 1865 г. корветъ ушелъ съ Великимъ Княземъ Николаемъ Максимиліановичемъ въ Ниццу, а 4-го возвратился въ Виллафранку.

6 апрѣля «Витязь» прибылъ въ Ниццу за Ея Высочествомъ Великою Княгинею Маріею Николаевною; оттуда же возвратился въ Виллафранку, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ Невскій».

13 апрѣля корветъ прибылъ въ Геную, чтобы принять провизію для обратнаго плаванія въ Кронштадтъ. 15 апрѣля корветъ перешелъ въ Виллафранку.

17 апрѣля, въ составѣ эскадры, вышелъ въ море, а 21-го бросилъ якорь на Гибралтарскомъ рейдѣ.

По приказанію начальника эскадры, корветъ снялся съ якоря съ Гибралтарскаго рейда 24 апрѣля, для слѣдованія въ Ферроль и потомъ въ Плимутъ. Первые два дня плаванія были вообще благопріятны, хотя и находили часто шквалы съ дождемъ; но они были большею частію попутные. Но вечеромъ 26-го, когда корветъ подходилъ къ мысу Финистеру, задулъ вѣтеръ отъ N, который скоро перешелъ къ NW и въ короткое время развелъ большое волненіе. Дѣйствуя полною силою машины, корветъ имѣлъ такъ мало ходу, что въ полдень слѣдующаго дня еще не могъ обогнуть Финистера, и потому долженъ былъ лавировать подъ триселями и парами. Въ ночь съ 27 на 28-е волненіе было такъ велико, что корветъ, идя 4-мя румбами отъ вѣтра, зарывался въ волнахъ, и при этомъ потерялъ утлегарь. Утромъ 28 апрѣля спустились въ Ферроль, гдѣ въ тотъ же день и бросили якорь.

30 апрѣля вышелъ въ море, а 3 мая бросилъ якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

7 мая, въ составѣ эскадры вышли въ море, а 11-го стали на якорь въ Христіанзандѣ. 13-го продолжали плаваніе и 14-го бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

16 мая отправились въ Кронштадтъ. 20 мая стали на якорь у

о-ва Гогланда, откуда снялись съ якоря 21-го и въ тотъ же день прибыли въ Кронштадтъ.

58.

Транспортъ „Гилякъ“.

26 іюля 1864 года парусный транспортъ «Гилякъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Енквиста, вышелъ изъ Кронштадта, на буксирѣ фрегата «Дмитрій Донской», для слѣдованія въ Николаевскъ, съ разнымъ грузомъ. 29-го числа, по случаю сильнаго вѣтра отъ W, около о-ва Борнгольма, транспортъ вступилъ подъ паруса. 30-го снова принялъ буксиръ и такимъ образомъ шелъ до 2 августа, когда фрегатъ, по недостатку угля, не могъ буксировать. Въ Скагеракѣ транспортъ встрѣтилъ противный вѣтеръ, при которомъ, лавируя, достигъ Христіанзанда 3 августа. Выйдя отсюда 9 августа, на буксирѣ фрегата, на другой день, въ 300 миляхъ отъ входа въ Англійскій каналъ, отдали буксиры и 14-го стали на якорь на Спитгедскомъ рейдѣ, имѣя въ пути свѣжіе вѣтра. Здѣсь приняли грузъ, слѣдовавшій на Амуръ, и запаслись провизіею.

31 августа транспортъ вышелъ въ море, но у мыса Старт встрѣтилъ штормъ отъ W, а потомъ противные вѣтры, заставившіе его, послѣ безполезной лавировки, 9 сентября спустится въ Плимутъ.

14 сентября подулъ тихій SO, которымъ транспортъ «Гилякъ» и воспользовался, чтобы выйти изъ Плимута. Черезъ 49 дней послѣ того, 31 октября, транспортъ бросилъ якорь на Ріо-Жанейрскомъ рейдѣ. Подробности плаванія заключались въ слѣдующемъ: отъ Плимута и до параллели о-ва Мадеры имѣли вѣтры попутные, преимущественно изъ NW четверти; на меридіанѣ же о-ва Мадеры получили, 19 сентября, W, почему и не могли пройти по западную его сторону, а пройдя по восточную и подгоняемые вѣтромъ и теченіемъ къ африканскому берегу, штилевали нѣсколько разъ, и только 6 октября, при задувшемъ легкомъ NO, получили возможность увеличить долготу, чтобы

избавиться отъ вліянія близости материка. Экваторъ пересѣкли въ долготѣ 28° 30′ и, послѣ того, получили SO пасатъ, который не теряли вплоть до береговъ Бразиліи, имѣя среднее суточное плаваніе до 170 миль.

8 ноября транспортъ снялся съ якоря съ Ріо-Жанейрскаго рейда. Плаваніе до Магелланова пролива было очень удачно: свѣжіе брамсельные и изрѣдка рифъ-марсельные вѣтры быстро подвигали транспортъ къ югу. У береговъ Ла-Платы памперосъ вогналъ было транспортъ во всѣ рифы, но черезъ двое сутокъ стихъ; съ 29 на 30-е ноября пересѣкли параллель 50° южной широты, съ которой моряки всѣхъ націй начинаютъ считать огибаніе мыса Горна. Переходъ отъ этой параллели до той же параллели по W сторону Горна былъ совершенъ въ 29 дней, при бурной и холодной погодѣ.

Въ началѣ плаванія руководствовались лоціею Мори; но тотчасъ же по выходѣ изъ за острова Штатовъ встрѣтили штормъ отъ W, почему и не могли обогнуть Горна въ близкомъ разстояніи. Въ 9 дней штормъ этотъ согналъ транспортъ до широты 61° 30′ S. Волненіе было громадное; транспортъ черпалъ бортами.

Отъ широты 50° до самаго Вальпарайзо обстоятельства благопріятствовали транспорту; среднее плаваніе было по 150 миль въ сутки.

6 января 1865 г. транспортъ прибылъ на рейдъ Вальпарайзо.

19 января «Гилякъ» снялся съ якоря изъ Вальпарайзо и, на буксирѣ парохода, вышелъ въ открытое море. Предполагая въ Японіи ожидать освобожденіе р. Амура отъ льда,—а такъ какъ до этого оставалось еще около 5 мѣсяцевъ,—командиръ транспорта рѣшился зайти на Сандвичевы острова.

Избравъ мѣстомъ пересѣченія экватора меридіанъ 126°, расчитывая имѣть и меньше штилей и NO пасатъ не очень крутымъ, относительно дальнѣйшаго плаванія въ Гонолулу,—взяли курсъ ближе къ меридіану, чтобы скорѣе встрѣтить SO пасатъ и вмѣстѣ съ тѣмъ возможно большее время пользоваться южнымъ муссономъ. Слѣдуя этому пути, транспортъ на 5-й день былъ уже въ пасатѣ; затѣмъ, имѣя постоянный вѣтеръ, всего лучше было идти къ избранной точкѣ экватора ближайшимъ путемъ, и по-

тому отъ мѣста своего 23 января, къ пересѣченію меридіана 126° съ экваторомъ, проложили дугу великаго круга и слѣдовали по ней. Экваторъ пересѣкли 16 февраля; 17-го получили перемѣнные вѣтры и тотчасъ же взяли курсъ прямо по меридіану, чтобы скорѣе пересѣчь полосу междупасатныхъ штилей. 22-го уже имѣли NO пасатъ, пользуясь которымъ, опять же по дугѣ великаго круга, прибыли 3 марта въ Гонолулу.

15 апрѣля вышли изъ Гонолулу. 17 апрѣля получили настоящій NO пасатъ, а до тѣхъ поръ пользовались перемѣнными вѣтрами. На основаніи указаній китобоевъ, плававшихъ разъ по тридцати между Сандвичевыми островами и Японіею, транспортъ спустился къ югу до широты 19½°, гдѣ получивъ пасатъ, пошелъ къ W, до встрѣчи господствующаго въ лѣтніе мѣсяцы у береговъ восточной Азіи SW муссона и наконецъ этимъ муссономъ плыли до береговъ Японіи. Въ Сангарскій проливъ вошли 14 мая, а 15-го бросили якорь на Хакодатскомъ рейдѣ. Въ Хакодате пробыли 3 дня и оттуда, при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, съ противными свѣжими вѣтрами и штилями, только 5 іюня пришли въ де-Кастри. Здѣсь, выгрузивъ часть канатовъ и якорей, для удобнѣйшаго прохода транспорта черезъ баръ рѣки Амура, 13 іюня, на буксирѣ транспорта «Японецъ», пришли въ Николаевскъ.

Окончивъ сдачу всѣхъ грузовъ въ Николаевскѣ, транспортъ отправился, 13 іюля, изъ Николаевска и прибылъ въ Владивостокъ только 15 августа, по причинѣ противныхъ штормовъ. 28 августа вышелъ въ море. Въ 120 миляхъ отъ Владивостока выдержалъ ураганъ въ теченіи 5 часовъ. Въ Хакодате прибылъ 3 сентября.

Въ Хакодате транспортъ приготовился къ обратному плаванію, и 24 сентября отправился въ Маниллу и съ перваго же дня встрѣтилъ штормъ, но къ счастію попутный, съ которымъ быстро прошли мимо береговъ Японіи; за тѣмъ остальное плаваніе до Манилы не представляло ничего особеннаго. Такъ какъ транспортъ шелъ въ то самое время, когда въ океанѣ NO муссонъ замѣняетъ SW, то подходя къ Китайскому морю не имѣли правильныхъ вѣтровъ. Въ этомъ же морѣ встрѣтили установившійся уже NO. Въ Маниллу пришли 13 ноября.

Изъ Маниллы транспортъ вышелъ 22 ноября, а черезъ 6½ дней былъ уже на якорѣ въ Сингапурѣ, имѣя на переходѣ попутные вѣтра. Среднее плаваніе было по 207 миль.

23 декабря транспортъ прибылъ въ Мульмейнъ. Переходъ отъ Сингапура былъ совершенъ благополучно. Въ началѣ плаванія, въ Малакскомъ проливѣ, имѣли еще шквалы съ дождемъ; по выходѣ же изъ него и до Амгерста шли тихими береговыми бризами, при чемъ держались ближе къ берегу, чтобы избѣжать противнаго курсу NO муссона, дувшаго въ это время года въ открытомъ морѣ. Въ Амгерстъ прибыли 21 декабря и здѣсь, взявъ лоцмана и буксирный пароходъ, 23-го числа того же мѣсяца стали на якорь въ Мульмейнѣ. Здѣсь погрузивъ на транспортъ 320 тоннъ тиковыхъ брусьевъ и досокъ, 27 февраля 1866 г. вышли въ море для слѣдованія въ Кронштадтъ. 10 мая, на 68-й день, бросили якорь на Саймонсъ-байскомъ рейдѣ. Переходъ этотъ совершонъ при благопріятныхъ обстоятельствахъ.

Изъ Саймонсъ-бая вышли 11 мая и, слѣдуя по назначенію, зашли на 8 часовъ на о-въ Св. Елены и затѣмъ до входа въ Англійскій каналъ имѣли попутные вѣтра. Въ каналѣ встрѣтили противный вѣтеръ и послѣ двухъ-дневной лавировки, 13 іюля зашли въ Плимутъ, откуда вышли 18 го числа. 25-го вошли въ Зундъ, гдѣ встрѣтилъ транспортъ SW штормъ, заставившій стать на якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

30 іюля транспортъ вышелъ въ море, и 7 августа прибылъ въ Кронштадтъ.

59.

Фрегатъ „Дмитрій Донской“.

Фрегатъ «Дмитрій Донской» вышелъ изъ Кронштадта 26 іюля 1864 г., подъ командою капитана 1 ранга Майделя, съ гардемаринами и кондукторами, для практическаго плаванія въ океанѣ.

Выйдя подъ парами, фрегатъ на всемъ переходѣ до Христіанзанда, имѣлъ противные ровные и по временамъ свѣжіе вѣтры.

29 іюля, вблизи о-ва Борнгольма вѣтеръ отъ WNW до того засвѣжѣлъ, что при 13 ф. пару и подъ 6 котлами фрегатъ, съ буксиромъ транспорта «Гилякъ», имѣлъ ходу только отъ 3 до 4 узловъ. Отдавъ буксиры, прекратили пары и вступили подъ паруса. На слѣдующій день вѣтеръ стихъ и потому снова взяли транспортъ на буксиръ. 31 іюля ночью фрегатъ простоялъ на якорѣ въ Большомъ-Бельтѣ у о-ва Лангеландъ, въ 13 миляхъ отъ города Ниборга, который прошли на другой день. 2 августа обогнувъ Скагенъ, продолжали идти подъ парами, а въ виду маяка Оксэ отдали буксиры и продержались ночь подъ парусами.

3 августа прибыли на Христіанзандскій рейдъ.

9 августа фрегатъ вышелъ въ море, взявъ на буксиръ транспортъ «Гилякъ». Въ полдень слѣдующаго дня, дувшій легкій вѣтеръ перешелъ на NW, почему отдали буксиръ и прекратили пары. 11-го вѣтеръ перешелъ къ NO и постоянно свѣжѣлъ. На слѣдующій день спустились къ маяку Галоперъ, а съ разсвѣтомъ 13-го, вступили въ Англійскій каналъ, подъ парами, и 14-го вошли на Брестскій рейдъ.

Послѣ полдня 29 августа фрегатъ оставилъ Брестскій рейдъ, при вѣтрѣ отъ W. Пройдя 160 миль подъ парами, вступили подъ паруса. При началѣ перехода фрегатъ имѣлъ преимущественно противные вѣтра, большею частію свѣжіе.

5 сентября, въ широтѣ 37° 24′ N, долготѣ 13° 56′ W, фрегатъ получилъ, съ сильнымъ шкваломъ, вѣтеръ N, который, по мѣрѣ перехода фрегата въ болѣе южныя широты, постоянно переходилъ къ NO. 7-го числа прошли островъ Мадеру, по восточной его сторонѣ, въ 60 миляхъ, а 9-го, подойдя къ отстрову Тенерифу, фрегатъ сталъ на якорь на рейдѣ Санта-Круцъ.

11 сентября, снявшись съ рейда Санта-Круцъ и отойдя подъ парами на нѣсколько миль отъ береговой штилевой полосы, фрегатъ вступилъ подъ паруса, при вѣтрѣ отъ NO.

15 сентября привели въ бейдевиндъ и крейсеровали до 27 сентября, между 20° и 24° N широты и 23° и 25° W долготы. Спустившись послѣ того къ островамъ Зеленаго мыса, фрегатъ потерялъ пасатъ, пересѣкая параллель 20°, и получилъ вѣтеръ отъ SW. 30 сентября, подойдя на видъ острова С.-Винцентъ, фре-

гатъ пошелъ, при маловѣтріи отъ SW, подъ парами на рейдъ Порто-Гранде, гдѣ и сталъ фертоингъ.

13 октября фрегатъ снялся съ якоря и слѣдовалъ подъ парусами, при ровномъ NO пасатѣ до 15-го числа. Вступивъ тогда въ широтѣ N 10° 15′ и долготѣ W 23° 45′, въ экваторіальную штилевую полосу, развели пары и взяли курсъ по меридіану. Проливные дожди, грозы и шквалы сопровождали фрегатъ до 7° 20′ N широты; получивъ тамъ вѣтеръ отъ S, прекратили пары и вступили подъ паруса. 21 октября фрегатъ пересѣкъ экваторъ въ долготѣ W 30° 42′, и 25 октября прошелъ островъ Фернандо-де-Норонья по западную его сторону въ 10 миляхъ. Съ приходомъ въ болѣе южныя широты, вѣтеръ сталъ постепенно отходить къ O, и отошелъ, послѣ двухъ дневнаго маловѣтрія, въ широтѣ S 17° 54′, долготѣ 37° 7′, въ NO муссонъ бразильскаго берега. Обогнувъ ночью 3 ноября мысъ Фріо, фрегатъ вступилъ подъ пары, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, а войдя, въ 3 часа пополудни, на рейдъ Ріо-Жанейро, сталъ фертоингъ.

17 ноября фрегатъ перешелъ съ рейда Ріо-Жанейро къ острову Гранде, отстоящему отъ входа на этотъ рейдъ въ 48 миляхъ къ WSW, избравъ якорной стоянкой бухту Абраіо, совершенно закрытую отъ всѣхъ вѣтровъ. Въ теченіи 18-дневной здѣсь стоянки упражняли гардемаринъ въ разныхъ занятіяхъ.

6 декабря фрегатъ возвратился въ Ріо-Жанейро, а 14-го отправился въ дальнѣйшее плаваніе, подъ парусами, при вѣтрѣ отъ NW. Не имѣя надобности дѣлать скорый переходъ и желая пользоваться хорошею погодою, выбрали для плаванія полосу умѣренныхъ западныхъ вѣтровъ, между 30° и 39° S широты. 30 декабря фрегатъ прошелъ о-въ Тристанъ-да-Кунья, по сѣверной его сторонѣ, въ 130 миляхъ. 2 января 1865 г. пересѣкъ гриническій меридіанъ, въ широтѣ 36° 45½′; 4 января, въ 600 миляхъ отъ мыса Доброй Надежды, фрегатъ получилъ свѣжій SO. Въ 170-ти миляхъ отъ мыса вошелъ въ полосу теченія Игольной банки, которое дѣйствовало со скоростію 2 узловъ. Здѣсь развели пары въ помощь парусамъ. 10 января вечеромъ фрегатъ подошелъ къ маяку «мысъ Доброй Надежды», гдѣ продержался ночь подъ парусами. Утромъ 11-го вошелъ въ Фальсъ-бай и сталъ на якорь въ Саймонсъ-баѣ.

Во время двадцати-дневной стоянки фрегата въ Саймонсъ-баѣ, господствовалъ необыкновенно свѣжій SO. Снявшись 2 февраля съ рейда, фрегатъ въ тотъ же день сталъ на якорь на Капштатскомъ рейдѣ.

Въ полдень 5 февраля, при штилѣ и туманной погодѣ, фрегатъ снялся съ Капштатскаго рейда. Пройдя 60 миль и получивъ легкій вѣтеръ отъ SW, прекратили пары; 10 числа въ широтѣ 29° 57′ S и долготѣ отъ Гринича 10° 30′ O, получили SO пасатъ. 14-го пересѣкли тропикъ Козерога, въ долготѣ 0° 45′ къ O отъ Гринича. 18 февраля, подойдя къ о-ву Св. Елены, фрегатъ сталъ на якорь на рейдѣ Джемстоунъ.

20 февраля фрегатъ снялся съ якоря, 4 марта пересѣкъ экваторъ въ долготѣ 20° 6′ W отъ Гринича, а на слѣдующій день, въ широтѣ 2° 13′ N, долготѣ 21° 47′ W потерялъ SO пасатъ. Пройдя 200 миль по меридіану, подъ парами, фрегатъ получилъ NO пасатъ, въ широтѣ 5° 48′ N. 15 марта пересѣкли тропикъ Рака, въ долготѣ 39° 21′ W. Въ широтѣ 24° N пасатъ перешелъ въ перемѣнные вѣтра изъ SO четверти, которые сопровождали фрегатъ до 36° N широты. Пройдя, въ мертвый штиль, 250 миль подъ парами и подойдя къ Азорскимъ островамъ, фрегатъ вошелъ на рейдъ Фаяла, 27 марта. На слѣдующій день задулъ жестокій вѣтеръ отъ SO, продолжавшійся трое сутокъ.

Снявшись 8 апрѣля съ Фаяльскаго рейда, фрегатъ на переходѣ до канала имѣлъ по временамъ попутные, но большею частію противные вѣтры; 20 апрѣля ночью фрегатъ вошелъ въ Англійскій каналъ, при попутномъ вѣтрѣ, а въ 5 часовъ пополудни того же числа сталъ на якорь на Шербургскомъ рейдѣ.

1 мая фрегатъ снялся съ Шербургскаго рейда, подъ парами, при противномъ вѣтрѣ. На другой день вечеромъ вышелъ изъ Англійскаго канала. Вечеромъ 3-го числа, когда сдѣлался SO, прекратили пары. 5-го подходя къ Скагену, снова вступили подъ пары и 6-го прибыли на Ниборгскій рейдъ.

8 мая фрегатъ вышелъ въ море, при маловѣтріи, подъ парами, не прекращая ихъ до самаго прибытія въ Кронштадтъ, т. е. до 17 мая.

11-го числа вступили въ Финскій заливъ. Въ сумерки этого числа фрегатъ легко коснулся Лавенсарской мели, но безъ всякихъ послѣдствій.

СУДА, ВОЗВРАТИВШІЯСЯ ИЗЪ КРУГОСВѢТНАГО ПЛАВАНІЯ ВЪ КРОНШТАДТЪ.

60.

Корветъ „Рында“

Корветъ «Рында», подъ командою лейтенанта Басаргина, оставилъ берега Калифорніи 15 марта 1864 г. и черезъ 19 дней (4 Апрѣля) бросилъ якорь у острова Нука-Гива. Во время перехода море было покойно и дулъ ровный пасатъ; отчего въ эти 19-ть дней на корветѣ занимались стрѣльбою изъ штуцеровъ и пистолетовъ и пушечными экзерціями.

Черезъ день корветъ снялся съ якоря и имѣя предписаніе посѣтить одинъ изъ острововъ Низменнаго архипелага, взялъ курсъ на островъ Ура (Oura), лежащій на пути къ Таити. Ровный SO пасатъ, давая корвету до 200 миль суточнаго плаванія, въ два дня позволилъ пробѣжать разстояніе между этими двумя группами, такъ что 8 апрѣля корветъ находился уже съ подвѣтренной стороны острова Ура, въ двухъ кабельтовыхъ отъ берега. Но такъ какъ на самой почти вершинѣ рифа не могли достать глубины, то ограничились посылкою на берегъ катера, съ двумя офицерами, которые объявили командиру, что островъ по всѣмъ признакамъ необитаемъ и что по срединѣ его находится обширный водоемъ. Оставаясь подъ парусами, корветъ, по принятіи катера, взялъ курсъ къ острову Рюрику и затѣмъ на Таити, куда прибылъ 10 числа.

Освѣживъ команду ежедневными отпусками на берегъ и погрузивъ уголь, корветъ оставилъ Папеите 21 апрѣля, для слѣдованія къ западному берегу южной Америки. Этотъ переходъ былъ самый медленный: пасатъ потеряли въ 21° широты; затѣмъ пришлось долго бороться со штилями и тихими перемѣнными вѣтрами. Въ 30° широты, вмѣсто попутнаго W, получили свѣжій шквалистый SO, отходившій по временамъ къ O-ту. Только 12 мая, въ широтѣ 42° S и долготѣ 133° W, задулъ наконецъ N и тогда поставили всѣ возможные паруса. 2 іюня, на 42-й день

плаванія, бросили якорь въ бухтѣ Консепшенъ. На этомъ переходѣ, 17 мая, при бомъ-брамсельномъ вѣтрѣ, фока-рей, во время брасопки, далъ поперечную трещину, около праваго бейфутнаго бугеля. Но какъ у береговъ Вальдивіи, куда долженъ былъ слѣдовать корветъ, господствуютъ въ это время W штормы, то и направились въ бухту Кенсепшенъ.

Простоявъ здѣсь 8 сутокъ для исправленія такелажа и парусовъ, корветъ 10 іюня перешелъ, для погрузки угля, въ бухту Коронель, находящуюся въ 30 миляхъ къ югу отъ Консепшена.

16 іюня корветъ прибылъ въ Валпарайзо. Здѣсь получено было предписаніе начальника эскадры Тихаго океана слѣдовать въ Нью-Іоркъ. По окончаніи всѣхъ необходимыхъ исправленій къ предстоящему плаванію, 3 іюля оставили Валпарайзо, для слѣдованія въ Пернамбуко, куда и прибыли 15 августа.

Плаваніе до Магелланова пролива сопровождалось неблагопріятными обстоятельствами. Свѣжіе N вѣтры и попутныя маловѣтрія такъ медленно подвигали корветъ къ югу, что разстояніе въ 1800 миль было сдѣлано въ 16 дней. 18 іюля, находясь на параллели пролива, выдержали 6-ти часовой свѣжій W, который перейдя потомъ въ SW, на другой день позволилъ корвету подбѣжать къ входному мысу Пилларъ. Разведя пары и не отыскавъ за темнотою бухту Мерси, куда предполагали зайти на ночь, продолжали плаваніе малымъ ходомъ вдоль южнаго берега пролива. 20-го прошли южнѣйшую оконечность материка, а 21-го утромъ стали на якорь около Чилійскаго селенія, для погрузки дровъ. Погрузивъ дрова, продолжали плаваніе проливомъ и, простояли ночь на якорѣ къ бухтѣ Грегори; 25 іюля вышли въ Атлантическій океанъ. Погода стояла ясная, а вѣтры между NW и W, до параллели 28°S и долготы 29°W, и потомъ умѣреный пасатъ, дувшій болѣе отъ OSO, а иногда ONO.

29 августа, окончивъ окраску, корветъ вышелъ изъ гавани Пернамбуко, для слѣдованія въ Нью-Іоркъ, но увидѣвъ идущій на рейдъ клиперъ «Гайдамакъ», снова сталъ на якорь. Затѣмъ остались ожидать почты изъ Ріо-Жанейро, которая прибыла 1 сентября. Съ нею получено было предписаніе идти корвету въ Россію. Въ тотъ же день вечеромъ оставили Пернамбуко, при ровномъ вѣтрѣ отъ SO. Такъ какъ клиперъ, при большемъ запасѣ

угля и лучшемъ ходѣ подъ парами, могъ быть полезенъ корвету во время штилей, то клиперъ и корветъ шли соединенно и на переходѣ до острововъ Зеленаго мыса корветъ сдѣлалъ болѣе 250 миль на буксирѣ у клипера. 12 сентября, придя на Порто-Грандскій рейдъ, въ тотъ же день пополнили запасъ угля и на другое утро ушли въ море, оставивъ клиперъ «Гайдамакъ» на рейдѣ.

NO пасатъ по выходѣ былъ сначала довольно ровный, но по мѣрѣ того, какъ корветъ увеличивалъ широту, постепенно слабѣлъ и 19-го числа, въ широтѣ 28° 40′ N и долготѣ 30° W, шедшій подъ парами, клиперъ «Гайдамакъ» догналъ корветъ и взялъ его на буксиръ. На другой день вѣтеръ посвѣжѣлъ и тогда, отдавъ буксиры, снова вступили подъ паруса. 6 октября съ NW вошли въ каналъ, а 7-го стали на якорь у Райда.

12 октября, выйдя въ море подъ парами, 13-го вступили подъ паруса, при вѣтрѣ отъ OSO. На другой день вѣтеръ засвѣжѣлъ и заставилъ глухо зарифиться. 18-го числа, по открывшемуся берегу Норвегіи и по обсерваціи, мѣсто корвета оказалось 45 милями сѣвернѣе счислимаго. Стихнувшій вѣтеръ дозволилъ вступить подъ пары и лечь въ Скагеракъ. 18-го прошли траверзъ маяка Линдеснесъ и взяли курсъ на мысъ Скагенъ, а въ 11 часовъ ночью 19-го стали на якорь у Гелсбека. Утромъ 20 корветъ перешелъ на внутренній Копенгагенскій рейдъ.

Поспѣшивъ погрузкою угля, 21-го оставили Копенгагенъ, и слѣдуя подъ парами, при маловѣтріи отъ OSO, въ ту же ночь прошли меридіанъ маяка Христіансэ. Съ утра 22-го вѣтеръ, перейдя къ NOtO, засвѣжѣлъ и корветъ, имѣя ходу отъ 4 до $5^1/_2$ узловъ, могъ подойти на видъ маяка Гобурга (на Готландѣ) не ранѣе полуночи. 23-го вѣтеръ стихъ, а къ вечеру отошелъ къ WSW. Въ 3 часа ночи 24-го обогнули Дагерортъ и вступили подъ паруса. Въ полдень прошли Ревельстейнъ. Въ 4 часа пополудни стихнувшій вѣтеръ снова принудилъ вступить подъ пары; но въ 5 часовъ вѣтеръ вдругъ засвѣжѣлъ отъ NO и, дуя порывами, со снѣгомъ, при 4° мороза, заставилъ продержаться на меридіанѣ Экгольмскаго маяка до разсвѣта. Не выгребая противъ вѣтра и нуждаясь въ углѣ, спустились въ Ревель, гдѣ и стали на якорь 25 октября. На другой день получили предпи-

саніе остаться на зимовку въ Ревелѣ, почему 31 октября корветъ кончилъ кампанію.

61.

Клиперъ „Гайдамакъ“.

Согласно предписанію г. начальника эскадры Тихаго океана, отъ 22 апрѣля 1864 г., клиперъ «Гайдамакъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Пещурова, оставилъ С.-Франциско 23 апрѣля и прибылъ въ Акапулко 6 мая. На пути хотя и имѣли исключительно попутные вѣтры, но столь тихіе и съ такими промежутками штиля, что должны были прибѣгать къ парамъ и издержали болѣе половины угля, запасъ котораго и пополнился въ Акапулко.

12 мая клиперъ вышелъ изъ Акапулко и до 24 мая шелъ подъ парами, по временамъ прекращая ихъ для чистки котловъ. Во все это время имѣли сначала постоянные штили, а съ широты 6° N, вѣтеръ началъ задувать изъ южной половины компаса, но весьма тихо, тогда какъ зыбь шла весьма значительная и теченіе доходило до 40 миль въ сутки, то къ NW, то къ O. 24 мая подошли къ мысу Agujo, въ 450 миляхъ отъ Каллао, но угля оставалось въ это время только на 30 часовъ, почему и вступили подъ паруса, чтобы испытать, что̀ можно сдѣлать лавировкою. Опытъ первыхъ 5 дней былъ очень неудаченъ: во все это время отлавировали 60 миль по курсу. 29-го опять вступили подъ пары и отправились въ бухту Guarmey, гдѣ, по указаніямъ лоціи, можно получить дрова. Къ полуночи 30-го стали на якорь въ этой бухтѣ, но дровъ не оказалось и за ними пришлось переходить за 10 миль къ сѣверу, за едва выдающійся въ море мысъ Culebra, гдѣ и приняли дровъ на 6 часовъ. Этотъ запасъ топлива подвинулъ клиперъ къ S на разстояніе 100 миль отъ Каллао, которое, при довольно свѣжемъ пасатѣ, вылавировали въ двое сутокъ и 6 іюня были у маяка отрова St. Lorenzo; но чтобы добраться до якорнаго мѣста, пришлось употребить еще цѣлый день въ лавировкѣ по рейду, такъ что отдали якорь только 7 іюня.

14 іюня клиперъ «Гайдамакъ» отправился въ Вальпарайзо, куда прибылъ 26 іюня, сдѣлавъ этотъ переходъ подъ парусами.

Изъ Вальпарайзо клиперъ «Гайдамакъ» вышелъ 3 іюля и съ перемѣнными легкими вѣтрами медленно подвигался къ югу.

9 іюля, при штилѣ, развели пары и шли такъ до полудня слѣдующихъ сутокъ, когда получили, хотя и не надолго, умѣренный NO, смѣнившійся на слѣдующій день штилемъ съ пасмурностію и мелкимъ дождемъ. Сѣверо-западный вѣтеръ, соотвѣтствующій широтѣ, получили только 18 іюля, и къ 3 часамъ пополудни этого дня подошли по счисленію на разстояніе 30 мил. отъ острововъ Евангелистовъ, при входѣ въ Магеллановъ проливъ. При частыхъ и свѣжихъ порывахъ со снѣгомъ и падавшемъ барометрѣ нельзя было продолжать плаваніе въ проливъ, а потому привели въ бей-девиндъ, въ намѣреніи выждать разсвѣта; но такъ какъ барометръ продолжалъ опускаться, а вѣтеръ усиливаться, то въ 7 часовъ вечера спустились и пошли по меридіану въ обходъ мыса Горна. Попутный NW продержался до 20 іюля. Съ разсвѣтомъ подошли на видъ острововъ Ildefonso, а къ полдню были на меридіанѣ острова Diego Romirez, между нимъ и Огненною землею, гдѣ и проштилѣвали большую часть дня. Къ вечеру получили легкій вѣтеръ съ берега и пользуясь имъ обогнули Горнъ въ 11 часу ночи, въ разстояніи 9 миль. Вѣтеръ съ берега въ умѣренной силѣ и безъ волнъ сопровождалъ клиперъ слѣдующіе два дня; за тѣмъ вѣтеръ перешелъ къ SW и скоро затихъ. 21 іюля, въ 4 часа пополудни, развели пары и при замѣчательно тихой, хотя и холодной, погодѣ (+1° R) шли подъ парами съ среднею скоростію 9 узловъ до полудня 24-го числа. По восточную сторону мыса Горна, между нимъ и тропиками вѣтры также были весьма непостоянны и хорошихъ суточныхъ переходовъ было только два: 25 іюля и 1 августа, въ широтѣ 35° S.

6 августа вошли въ тропики; 8-го, къ захожденію солнца, пришли на видъ острова Trinidad, а 12 августа къ вечеру бросили якорь на рейдѣ Бахія.

Въ Бахіи клиперъ оставался до 26 августа въ ожиданіи извѣстія отъ клипера «Алмазъ», находившагося въ то время въ Ріо-Жанейро, для исправленія нѣкоторыхъ поврежденій въ установкѣ

лонго-салинговъ. Переходъ изъ Бахіи въ Пернамбуко занялъ трое сутокъ, такъ какъ пасатъ дулъ очень тихо и круто; въ Пернамбуко отдали якорь въ полдень 29-го на наружномъ рейдѣ, чрезвычайно безпокойномъ, вслѣдствіе постоянной зыби.

Здѣсь клиперъ оставался до прихода изъ Ріо-Жанейро парохода, съ которымъ ожидали дальнѣйшихъ распоряженій начальника эскадры Атлантическаго океана.

По полученіи 1 сентября предписанія слѣдовать прямо въ Кронштадтъ, клиперъ оставилъ берега Америки, и 2 октября прибылъ на Спитгедскій рейдъ. Плаваніе отъ Пернамбуко замедлилось нѣсколькими штилями, которые заставили зайти за углемъ на острова Зеленаго мыса и на Азорскіе. Въ Порто-Гранде пришли 12 сентября, и, послучаю Воскресенья, не могли покончить погрузки угля ранѣе 14-го. Въ портъ Horta, на островѣ Фаялѣ, пришли 23 сентября и въ тотъ же день вышли въ море. По выходѣ съ Фаяла, имѣли сначала попутный вѣтеръ, который давалъ надежду на хорошій переходъ подъ парусами, но перейдя скоро въ крѣпкій О, онъ заставилъ клиперъ три дня держаться на параллели канала, въ 300 миляхъ отъ него, а потомъ пришлось прибѣгнуть къ машинѣ.

По принятіи угля, 8 октября, отправились въ Кронштадтъ. Каналъ прошли подъ парами; но къ вечеру 10 числа задулъ крѣпкій О, дошедшій до степени шторма, и съ такимъ большимъ волненіемъ, что выгребать противу него не было возможности, безъ явной опасности повредить машину. Поэтому вступили подъ паруса и держались, подъ зарифленными марселями и штормовыми триселями, до 13 октября. Въ этотъ день, при затихшемъ на нѣсколько часовъ вѣтрѣ, вступили подъ пары, подъ норвежскимъ берегомъ, но придя на видъ маяка Эггерьэ, принуждены были снова вступить подъ паруса. 16 октября волненіе сдѣлалось легче и дозволило клиперу лавировать подъ парами и триселями. 17-го стихло значительно и въ полночь съ 18 на 19-е бросили якорь въ Копенгагенѣ. По погрузкѣ угля, 20 числа клиперъ отправился далѣе, и 23 октября бросилъ якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ, сдѣлавъ этотъ переходъ подъ парами и парусами.

1865 годъ.

62.

Корветъ „Аскольдъ“.

Корветъ «Аскольдъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Полозова, отправился изъ Кронштадта къ восточнымъ предѣламъ Россіи 31 іюля 1865 года, съ приказаніемъ ожидать въ Копенгагенѣ повелѣній, о дальнѣйшемъ слѣдованіи, отъ Его Высочества Генералъ-Адмирала.

Корветъ снялся съ Кронштадтскаго рейда подъ парами, при тихомъ NO вѣтрѣ; 1 августа, въ часъ пополудни, прошелъ меридіанъ о-ва Паргена; въ полночь 2 августа, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, прошелъ Дагерортъ и вступилъ въ Балтійское море, гдѣ встрѣтилъ густой туманъ, продолжавшійся пять часовъ. Въ $^1/_2$ 10 часа утра, того же числа, не доходя 50-ти миль до N-й оконечности о-ва Готланда, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, при тихомъ OSO вѣтрѣ, при чемъ на горизонтѣ показался фрегатъ, который, судя по наружному виду, былъ принятъ за «Пересвѣтъ». Вскорѣ вѣтеръ установился, и корветъ, имѣя лисели съ одной стороны и бомъ-брамсели, шелъ отъ 8 до $9^1/_2$ узловъ; наименьшій ходъ былъ $3^1/_2$ узла. Въ 10 часовъ вечера прошелъ Гобургъ; 3 августа, въ часъ пополуночи, вѣтеръ вдругъ стихъ и зашелъ такъ, что обстенилъ всѣ паруса; но одна вахта управилась довольно скоро, не смотря на темную ночь и проливной дождь, который продолжался до слѣдующаго дня. Въ 11 часовъ пополудни миновали о. Борнгольмъ, а къ 10 ч. утра 4 августа подошли на видъ маяка Фалстебро, гдѣ и развели пары, чтобъ пройти скорѣе оставшіяся до Драге 15 миль и взять лоцмана, для входа въ Копенгагенъ за свѣтло. Во время плаванія подъ парусами, ходъ корвета доходилъ отъ $3^1/_2$ до $10^1/_2$ узловъ, имѣя все время бомъ-брамсели и лисели съ одной стороны, исключая перехода отъ Борнгольма до Фалстербо, когда лисели и бомъ-брамсели были убраны, за множествомъ купеческихъ судовъ, встрѣча съ которыми

тѣмъ болѣе была безпокойна, что многія изъ нихъ открывали огни только на самомъ близкомъ разстояніи, а ночь, какъ и во все время перехода, была совершенно темная, съ дождемъ и пасмурнымъ горизонтомъ, и потому люди не отходили отъ брасовъ, а бинокли отъ глазъ офицеровъ. Во время плаванія, какъ подъ парусами, такъ и подъ парами, замѣчено, что корветъ весьма чувствителенъ къ рулю, имѣетъ ходъ удовлетворительный, но любитъ вѣтеръ посвѣжѣе. Плаваніе подъ парусамм имѣлъ 50-ть часовъ, а подъ парами 40 часовъ; наибольшій ходъ подъ парами доходилъ до 10 узловъ; наименьшій же, при противномъ вѣтрѣ, безъ волненія, до $7^1/_2$ узловъ; средній $8^1/_2$ узловъ, при 52-хъ оборотахъ винта, при чемъ машина работала весьма спокойно, безъ стуку, а въ корветѣ не было замѣтно никакого содраганія. При 56 оборотахъ винта, когда ходъ былъ 10 узловъ, машина стучала и судно имѣло содраганіе, въ особенности въ кормовой части. Во время перехода не было никакихъ поврежденій, какъ въ машинѣ, такъ въ рангоутѣ и корпусѣ судна. Здоровье офицеровъ и команды корвета было весьма хорошо; изъ больныхъ въ лазаретѣ одинъ сифилисомъ; особенныхъ же случаевъ заболѣванія или ушибовъ не было. Во время перехода дѣлали полную тревогу, съ раскрѣпленіемъ орудій, учили ставить и убирать паруса, преимущественно лисели и бомъ-брамсели; вообще этотъ переходъ принесъ пользу, какъ офицерамъ, такъ и командѣ, и ознакомилъ людей съ корветомъ въ морѣ. При приходѣ въ Копенгагенъ, 4 августа, въ 2 часа пополудни, корветъ нашелъ фрегатъ «Пересвѣтъ», выпускающимъ пары; онъ пришелъ туда за часъ до корвета. Тотчасъ, по отдачѣ якоря, съ поднятіемъ датскаго флага былъ сдѣланъ съ корвета салютъ датской націи 21 пушечнымъ выстрѣломъ, на что, черезъ 5 минутъ, послѣдовалъ отвѣтъ равнымъ числомъ выстрѣловъ.

Для встрѣчи Его Высочества Генералъ-Адмирала, наши суда, стоявшія на рейдѣ, слѣдуя движенію корвета «Аскольдъ», приготовились къ салюту, а также послать людей по реямъ; но какъ «Рюрикъ» имѣлъ брейдъ-вымпелъ, а въ то же время на встрѣчу Его Высочеству шелъ мимо эскадры датскій пароходъ подъ королевскимъ штандартомъ, то эти почести, слѣдуя уставу, и были отданы ему. Стоя въ Копенгагенѣ, отпускали каждаго матроса по два раза

на берегъ. Въ день ухода, Его Высочество посѣтилъ корветъ, причемъ произвелъ подробный осмотръ его, и изволилъ проститься съ командой очень милостиво. Команда, при проходѣ корвета, подъ кормой фрегата «Генералъ-Адмиралъ», была послана по вантамъ и прощалась криками «ура», и была еще разъ привѣтствуема Его Высочествомъ.

На Копенгагенскомъ рейдѣ, контръ-адмиралъ Лихачевъ объявилъ, что Его Высочество согласился на отсылку въ Россію старшаго офицера корвета, лейтенанта Лазарева, вслѣдствіе его болѣзни, требующей серіознаго леченія. По докладѣ Его Высочеству, контръ-адмираломъ Лихачевымъ, слѣдующій по старшинству офицеръ, лейтенантъ Энгельмъ, остался исправлять должность старшаго офицера. По прибытіи въ Шербургъ, корветъ принялъ уголь и другіе запасы.

17 августа корветъ, по общему для эскадры сигналу, снялся съ якоря и пошелъ по назначенію, при совершенно противномъ и довольно свѣжемъ вѣтрѣ; у Гельзинера обошли лодку «Соболь» и шкуну «Алеутъ». Въ 11-мъ часу, по спускѣ лоцмана, имѣя свѣжій противный NW, продолжали плаваніе подъ парами. При большомъ волненіи, корветъ шелъ около 4-хъ узловъ. 18 августа, въ $^1/_2$ 7 часа утра, прошелъ Ангольтъ и перегналъ фрегатъ «Пересвѣтъ»; въ $^1/_2$ 5-го прошелъ маякъ Тринделень, а въ 7 часовъ вечера обогнулъ Скагенъ и вступилъ въ Скагеракъ. 19 августа, въ $^1/_2$ 11 часа, при свѣжемъ NW, вступилъ подъ паруса; барометръ сталъ сильно падать и 20 августа, въ 4 часа утра, нашелъ шквалъ съ дождемъ; взяли у марсесей 4 рифа. Вѣтеръ оставался въ той же силѣ до полудня, послѣ чего сталъ слабѣе, но волненіе оставалось большое и весьма неровное.

21 августа, въ $^1/_2$6 ч. утра, не смотря на волненіе, поставили большіе паруса и лавировали въ Нѣмецкое море, при совершенно противномъ вѣтрѣ; въ 5 часовъ барометръ сталъ быстро падать, а вѣтеръ свѣжѣть отъ W; пошелъ дождь; взяли 2 рифа. Въ 12-ть часовъ ночи задулъ штормъ; взяли всѣ рифы; корветъ въ это время держался у норвежскаго берега. 22-го, къ 5-ти часамъ пополудни, стало стихать; въ продолженіе сутокъ корветъ снесло въ Скагеракъ на 25 миль. 23 августа, при

стихнувшемъ противномъ вѣтрѣ, развели пары, чтобъ выйти изъ узкости и перемѣннаго теченія около Скагена. Пройдя 80 миль, опять вступили подъ паруса, при томъ же противномъ вѣтрѣ; до 25-го лавировали въ Нѣмецкомъ морѣ. 25-го, въ 9 часовъ вечера, при совершенномъ штилѣ, развели пары, имѣя ходу отъ 9 до 10-ти узловъ. 26-го подошли къ маяку Галоперъ; 27-го, въ 4 часа утра, вступили въ каналъ. Пройдя Дувръ, въ 8 часовъ утра, взяли курсъ на Шербургъ; въ $^3/_4$11-го ч. ночи на Шербургскомъ рейдѣ стали на якорь. Вѣтеръ отъ SW былъ такъ свѣжъ, что корветъ съ усиліемъ несъ марсели въ 4 рифа, дабы удержать, по возможности, при сильномъ противномъ вѣтрѣ и теченіи, свое мѣсто. При неправильномъ волненіи, чтобы уменьшить по возможности боковую качку, при трехъ марселяхъ, приходилось держать круто къ вѣтру; розмахи доходили до 25°. Качка корвета весьма плавная—входитъ и опускается на волну весьма спокойно, безъ ударовъ въ носъ или подзоръ. Ходъ корвета и качества подъ парусами въ бейдевиндъ оказались очень удовлетворительны: такъ, при брамсельномъ вѣтрѣ, имѣя полные марсели и брамсели, шель до 8-ми узловъ, пятью румбами отъ вѣтра; при двухъ рифахъ марселей и подъ брамселями—отъ 6 до 7 узловъ; поворотъ оверъ-штагъ совершали отъ 3 до 4 минутъ. При зарифленныхъ въ 4 рифа марселяхъ, фокъ-стакселѣ и бизани въ 2 рифа, держали хорошо 6 R отъ вѣтра, при чемъ хотя ходъ былъ до $1^1/_2$ узловъ, ударовъ въ подзоръ не имѣлъ. Поврежденій въ продолженіе перехода не было. Команда, несмотря на то, что много рекрутовъ, оказалась очень бравою, ставила паруса, крѣпила ихъ, брала рифы въ темныя ночи, при весьма большемъ волненіи и вѣтрѣ, совершенно какъ будто въ штиль; правда, не такъ скоро, но за то ни одинъ штыкъ-болтъ не ослабъ, и все дѣлалось покойно. Машина корветская, за исключеніемъ нѣсколькихъ часовъ, когда отъ непривычки обращаться съ соленой водой, вода попадала часто въ цилиндръ, все время дѣйствовала весьма исправно; поврежденій также не замѣчено. Корветъ зашелъ въ Шербургъ предпочтительно предъ Портсмутомъ, потому что въ Шербургѣ все какъ-то подешевле, въ особенности для кармановъ нижнихъ чиновъ; кромѣ того запасы вина, зелени, консервовъ, также лучше дѣлать во Франціи.

Корветъ шелъ по Англійскому каналу не имѣя лоцмана, такъ какъ это было ночью. Подойдя къ Шербургу, около 10 часовъ вечера, поджидали лоцманя около полчаса и выпалили для того двѣ пушки; въ $^1/_2$11 часа, при мертвомъ штилѣ, подойдя совершенно къ молѣ и видя что лоцманъ не является, тихимъ ходомъ, бросая лоты, вошли на рейдъ, при чемъ убѣдились, что въ свѣтлую ночь, а тѣмъ болѣе днемъ, на Шербургскій рейдъ можно войти совершенно безопасно безъ лоцмана, которые къ тому же не всегда и выѣзжаютъ. На рейдѣ нашли всю французскую броненосную эскадру и американскій фрегатъ подъ адмиральскимъ флагомъ.

Пріемка запасовъ (которыхъ въ Шербургѣ въ большомъ количествѣ нѣтъ, а нужно выписывать изъ Гавра), переправка парусовъ, тяга всего такелажа, и вообще передъ большимъ переходомъ потребность хорошенько осмотрѣться, задержали корветъ въ Шербургѣ долѣе чѣмъ расчитывали, а именно около двухъ недѣль. 11 сентября, въ 11 часу утра, корветъ оставилъ Шербургскій рейдъ и тотчасъ вступилъ подъ паруса, при попутномъ NO вѣтрѣ, съ которымъ прошелъ 370 миль до 15 числа. 15 сентября, въ полночь, задулъ S съ дождемъ и частыми шквалами; это состояніе погоды продолжалось до 18 числа; корветъ нисколько не подавался по курсу къ S, а напротивъ, при небольшомъ ходѣ въ крутой бейдевиндъ и большой зыби безъ вѣтра, едва удерживалъ свое мѣсто на параллели 44° и меридіанѣ 13°. 18 сентября прояснило и сдѣлался совершенный штиль, который продолжался двое сутокъ; тогда, имѣя нужду въ прѣсной водѣ, развели пары въ двухъ котлахъ, для опрѣсненія воды, а также вмѣстѣ съ тѣмъ и для хода.

Машина давала корвету среднюю скорость отъ 5 до 6 узловъ; прѣсной воды въ 24 часа дѣйствія машины получили 750 ведръ. Послѣ того пары прекратили, причемъ угля издерживалось 55 пуд. въ часъ, т. е. немного болѣе половины положенія дѣйствія машины при 4 котлахъ. При 3-хъ котлахъ, ходъ корвета доходилъ до 8 узловъ, но при этомъ угля издерживалось 66 пудовъ въ часъ, и опрѣсненіе воды камбузомъ шло не такъ быстро, — въ часъ $4^3/_4$ ведра, при чемъ сжигали пудъ угля, и ведро

обходится по $3^1/_4$ коп., считая уголь по послѣдней цѣнѣ въ Шербургѣ 36 фр. тоннъ.

Командиръ корвета предпочелъ зайти лучше въ Лисабонъ, чѣмъ въ Санта-Круцъ, или вообще на острова, потому что степсъ бизань-мачты, еще на переходѣ въ Шербургъ, осѣлъ на дюймъ. Запасъ угля и воды, а равно мяса и зелени, также удобнѣе сдѣлать въ Лисабонѣ, чѣмъ на островахъ. Въ Лисабонѣ команда корвета была увольняема на берегъ и вела себя очень порядочно. Весь переходъ, отъ 11 до 23 сентября, былъ сдѣланъ подъ парусами. Не доходя 120 миль до Лисабона, встрѣтили жестокій противный вѣтеръ отъ S, который заставилъ взять у марселей сперва два, а потомъ четыре рифа. Послѣ 12 часовъ вѣтеръ перешелъ отъ S къ NW, и корветъ имѣлъ курсъ фордевиндъ; но толчея отъ стараго волненія была такъ сильна, что нельзя было нести марсели, при чемъ до самаго Лисабона боковая качка была жестокая; но не доходя 40 миль вѣтеръ совершенно стихъ и сдѣлался опять отъ SSW. Чтобъ не терять время, развели въ двухъ котлахъ пары и вошли на Лисабонскій рейдъ съ приливомъ, 23 сентября въ 1 ч. пополудни.

2 октября, рано утромъ, корветъ вышелъ изъ Лисабона въ море, для слѣдованія въ Ріо-Жанейро. Исправленіе степса бизань-мачты не могло быть окончено ранѣе, такъ какъ вышло большое затрудненіе достать дубу, для шести пиллерсовъ, трехъ подушекъ на наборъ и двухъ карлинсовъ; во всемъ Лисабонѣ не могли найти дубовыхъ штукъ, въ 5 фут. длины и отъ 5 до 7 дюйм. въ квадратѣ. Командиръ принужденъ былъ, наконецъ, обратиться, черезъ консула, въ здѣшнее небогатое лѣсомъ и средствами казенное адмиралтейство, гдѣ и купилъ за 255 франк. (около 65 руб.), потребный для подѣлокъ дубъ. Въ Лисабонѣ, кромѣ покупки лѣсу, никакихъ исправленій по корпусу и въ рангоутѣ не дѣлали. Уголь былъ купленъ въ количествѣ 95 тоннъ, по 40 франк. за тоннъ.

Какъ выше было сказано, 2 октября корветъ вышелъ изъ Лисабона, подъ парами. Чрезъ $1^1/_2$ часа, пройдя баръ, отпустили лоцмана и вступили подъ паруса, при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ отъ N.

6 октября прошли о-въ Мадеру, по восточную сторону, въ 40 миляхъ.

11-го, вступили въ тропики, имѣя все время, отъ самаго Лисабона до тропиковъ, тихій попутный вѣтеръ, позволявшій нести лисели.

14-го, въ 5 часовъ утра, прошли въ 15 миляхъ о-въ Св. Антонія, по западную сторону.

19-го, въ широтѣ 7° N потеряли NO пасатъ.

20-го, изъ SW четверти находили частые шквалы съ дождемъ,— при одномъ изъ нихъ, принуждены были ночью взять два рифа у марселей, но вскорѣ опять отдали.

23 октября, въ 4° N широты, въ ½ 6 утра, развели пары при штилѣ, а того же числа, въ 8 часовъ вечера, получивъ легкій SO пасатъ прекратили ихъ и, вступивъ подъ паруса, легли въ бейдевиндъ.

24-го, при умѣренномъ отъ SSO вѣтрѣ, идя въ бейдевиндъ подъ всѣми парусами, сломался форъ-салингъ, у котораго, обѣ переднія части лонго-салинговъ треснули и повисли внизъ, чрезъ что брамъ стеньга, не имѣя поддержки на шлагтовѣ, упала внизъ, и уперлась въ огона стень-штаговъ, и не будучи болѣе поддерживаема повисшимъ стень-такелажемъ, она, отъ напора на нее брамселя, бомъ-брамселя и бомъ-кливера, тотчасъ переломилась въ эзельгофтѣ и упала впередъ марселя.

Немедленно было приступлено къ перемѣнѣ салинга и брамъ-стеньги запасными; сломанный—сохранился до возвращенія въ Кронштадтъ. Чтобъ перемѣнить салингъ, потребовалась не малая работа; спустить стеньгу съ марса-реей, снять эзельгофтъ и весь стень-такелажъ, и потомъ, перемѣнивши салингъ, опять все тянуть и поднимать. Какъ нарочно этотъ день былъ корветскимъ праздникомъ т. е. праздникъ образа, имѣемаго на корветѣ, тѣмъ не мѣнѣе команда, работая на двѣ смѣны, исполнила эту работу довольно скоро, если не считать ночь, въ которую за темнотою мало работали.

Въ продолженіе 12 часовъ все было на мѣстѣ, а передніе паруса поставлены. Находясь въ это время въ 1° N широты, гдѣ теченіе довольно сильно, корветъ подало къ W, около 50 миль. Такъ какъ изъ переднихъ парусовъ, во время исправленія повре-

жденія, могли нести только фокъ и лежали довольно полно, да и зыбь была изрядная, то пересѣкли экваторъ въ 31° W долготы, между тѣмъ какъ расчитывали пересѣчь его въ 30°.

25 и 26 октября имѣли вѣтеръ постоянно отъ SSO, непозволявшій держать иначе, какъ въ крутой бейдевиндъ; между тѣмъ теченіе сносило значительно къ W, что̀ замѣчали въ разницѣ мѣжду счислимой и обсервованной долготами, которая доходила до 25 миль въ сутки; такъ что, придя въ широту 3° 27′ S, имѣли долготу уже 33° 35′ W; чѣмъ и увѣрились, что если вѣтеръ не отойдетъ, то не обогнуть мысъ С.-Рокъ. На ночь, при томъ же вѣтрѣ, поворотили на другой галсъ. Съ разсвѣтомъ опять пошли къ берегу, но пришли на то же мѣсто, нисколько не выигравъ, не смотря на то, что за оба галса сдѣлали около 80 миль и несли большіе паруса, имѣя по 7 узловъ ходу въ бейдевиндъ; теченіе здѣсь доходитъ до $1^1/_2$ узла въ часъ.

29 октября обогнули С.-Рокъ, отъ котораго берегъ до мыса С.-Августина выдается къ О, на нѣсколько градусовъ; теченіемъ жало къ берегу. Но подойдя къ нему на разстояніе 15 миль, вѣтеръ стихъ; чтобъ обогнуть выдающійся берегъ развели пары, и отойдя на О 50 миль, поставили снова паруса и легли въ бейдевиндъ. При всемъ томъ, Пернамбуко проходили уже только въ 12 миляхъ, а С.-Августинъ въ 10 миляхъ; къ послѣднему прижимало теченіемъ, со скоростью отъ $^3/_4$ до 1 узла въ часъ. Только пройдя Пернамбуко, въ широтѣ 8° 6′ S, получили собственно говоря О вѣтеръ, позволявшій идти полнымъ бейдевиндомъ, а потомъ у С.-Августина встрѣтили NO муссонъ, хотя по Мори и другимъ лоціямъ, въ эти мѣсяцы NO муссонъ и О вѣтра показаны какъ господствующіе вдоль всего бразильскаго берега, начиная съ С.-Рока; и потому Мори совѣтуетъ, не опасаясь его, пересѣкать экваторъ болѣе къ W, приводя примѣры американскихъ судовъ, которыя пересѣкаютъ экваторъ даже въ 33° и 34° W долготы; но на этотъ разъ корветъ не потерялъ бы почти двухъ дней, еслибъ пересѣчь экваторъ нѣсколько восточнѣе, именно въ 29° W, и тогда могъ бы лечь прямымъ курсомъ, не опасаясь быть прижатымъ теченіемъ къ берегу, который къ тому же, какъ низменный, весьма опасенъ.

До 5 ноября шли попутнымъ муссономъ отъ NO, въ 90 ми-

ляхъ отъ берега; этотъ муссонъ довелъ корветъ до 15° S широты, гдѣ погода стала замѣтно портиться, и находили часто шквалы съ дождемъ.

6 и 7 ноября, въ широтѣ 18°, когда солнце находилось въ въ зенитѣ, во все время шелъ проливной дождь, сопровождаемый легкими шквалами отъ всѣхъ румбовъ, при чемъ барометръ упадалъ до 29, 92, а термометръ—съ 23° до 18°; въ воздухѣ была непріятная сырость, небо совершенно сѣрое, напоминающее петербургскую осень. Эти два дня были самыми непріятными въ плаваніи.

7 ноября, при мертвомъ штилѣ, спускали катеръ для осмотра корвета снаружи, а главное, для бросанія лота системы Брука. Однакожъ глубины не достали; полагали, что ядро было легко, такъ какъ на картѣ глубина значилась въ 200 саженъ.

8 ноября, находясь на широтѣ 20° S, въ 60 миляхъ отъ берега и въ 300 миляхъ отъ Ріо-Жанейро, вѣтеръ задулъ отъ SW, совершенно противный курсу, и при ходѣ $4^1/_2$ узла, лавировали до 10 ноября, когда вѣтеръ отъ SSO позволилъ опять лечь по курсу съ ходомъ отъ $1^1/_2$ до 5 узловъ; въ 4 часа пополудни увидили мысъ Фріо, который прошли довольно быстро въ 10 миляхъ, имѣя попутный вѣтеръ и 7 узловъ ходу.

11 ноября, къ разсвѣту, подошли къ маяку при входѣ въ Ріо, при чемъ вѣтеръ задулъ съ берега, и потому, чтобъ войти на рейдъ, развели пары. Вошли въ Ріо и стали на якорь подлѣ клипера «Изумрудъ» въ 8 часовъ утра; на рейдѣ также нашли англійскіе: корабль, фрегатъ и клиперъ, подъ командорскимъ флагомъ, американскую эскадру изъ 4 вымпеловъ, подъ адмиральскимъ флагомъ, и бразильскій фрегатъ подъ вице-адмиральскимъ флагомъ.

25 ноября корветъ оставилъ Ріо-Жанейро для слѣдованія на мысъ Доброй Надежды. На другой день прихода въ Ріо, руль корвета былъ вынутъ и отправленъ въ здѣшній арсеналъ для исправленія. По мнѣнію коммисіи изъ командировъ «Изумруда» и «Соболя», а также главнаго инженера порта, инженера вольной верфи и судоваго,—рудеръ-писъ или голову руля необходимо было перемѣнить, такъ какъ рудеръ-писъ треснулъ на три съ половиною дюйма насквозь, и держался только на среднихъ волокнахъ

дерева, и при первомъ свѣжѣмъ вѣтрѣ, перо руля совершенно бы отдѣлилось отъ головы.

Стоя на здѣшнемъ рейдѣ, на корветѣ вытянули такелажъ, пересмотрѣли паруса и бѣгучій такелажъ; команда увольнялась на берегъ (каждый человѣкъ по три раза), гуляли весьма исправно, безъ пьянства. Вообще, по мнѣнію американскаго адмирала, суда наши были самыя красивыя на рейдѣ. Осматривая корветъ и клиперъ, адмиралъ удивлялся хорошей и богатой отдѣлкѣ нашихъ судовъ, а также и тому что у насъ такая малая артиллерія, въ особенности на клиперѣ. И дѣйствительно, на ихъ судахъ артиллерія очень большая и можетъ нанести вредъ даже броненоснымъ судамъ; на корветѣ въ 1500 тоннъ двѣ 11-д. длинныя пушки, а на бортахъ по пяти 8-дюйм. длинныхъ, системы Дальгрена; станки же ниже и короче нашихъ. Люки на верхней палубѣ тоже уже нашихъ.

За день до ухода корвета, американская эскадра ушла въ Монтевидео, куда отправилась также наша лодка «Соболь».

По выходѣ изъ Ріо-Жанейро, 26 ноября въ 8 часовъ утра, корветъ, при штилѣ, взялъ курсъ на S, имѣя пары въ трехъ котлахъ. 27 ноября, въ 3 часа ночи, встрѣтилъ, въ широтѣ 27° 30′ S, легкій NNO и потому, прекративши пары, продолжалъ плыть по тому же курсу подъ парусами. 1 декабря штилѣвалъ въ широтѣ 34°; а съ 2 по 7 декабря, съ умѣренными вѣтрами между N и SW, плыли въ галфиндъ и бакштагъ на SO; среднее суточное плаваніе 140 миль. 7 и 8 декабря штилѣвалъ въ широтѣ 34° 37′ S, долготѣ 18° 38′ W; 8-го же, въ 5 часовъ пополудни, получили свѣжій NtW, съ которымъ, до 14 декабря, шли на O; суточное плаваніе 200 миль. Съ 14 по 17 декабря, до 12 часовъ ночи, когда открылся маякъ на мысѣ Доброй Надежды, шли при умѣренныхъ вѣтрахъ отъ NW, по 140 миль въ сутки. Не рѣшаясь идти на рейдъ въ пасмурную ночь, съ большимъ волненіемъ и вѣтромъ отъ SW, въ 12-ти миляхъ отъ берега привели въ бейдевиндъ и легли въ дрейфъ. Въ $^1/_2$ 4 часа утра были разведены пары; тогда же увидѣли подъ вѣтромъ берегъ въ 10-ти миляхъ, совершенно согласно съ счисленіемъ. Корветскіе хронометры не обманывали до сихъ поръ, вѣрность ихъ не разъ испытали; девіація на этомъ переходѣ также измѣнилась

немного, ее снова опредѣляли въ Столовой бухтѣ. Въ $^1/_2$ 8 часа утра прошли Львиную гору, а въ 8 часовъ вошли въ Столовую бухту, гдѣ капитанъ порта встрѣтилъ корветъ и поставилъ его на якорь на 6 саженной глубинѣ, грунтъ песокъ. По его совѣту стали на одинъ якорь, при 60 саж. каната, чтобъ держать клюзы всегда чистыми и канаты неперепутанными, что случается при фертоингѣ; тогда какъ въ случаѣ SO шквала, которые здѣсь иногда, въ это время года, налетаютъ и выносятъ суда въ море, отдавши немедленно другой якорь, травятъ оба каната—одинъ во всю длину, а другой равняютъ съ нимъ въ напряженности; когда же вѣтеръ стихнетъ, послѣдній подтягиваютъ до апанера, или поднимаютъ и остаются на одномъ.

Этотъ переходъ совершонъ корветомъ довольно скоро, менѣе чѣмъ въ 21 день, если не считать ночь, проведенную въ дрейфѣ около мыса; среднее суточное плаваніе, не смотря на трое сутокъ штилей, выходитъ около 150-ти миль. Во время штилей, случавшихся всегда послѣ SW вѣтровъ, оставалась большая зыбь, которую корветъ выносилъ очень хорошо, но боковая качка была хотя и плавная, но сильная, вслѣдствіе чего верхняя палуба потекла во многихъ мѣстахъ, равно какъ и наружный баргоутъ. Палубы выконопачены матросами, къ чему приступили еще на переходѣ къ мысу, а для баргоута въ помощь и для указанія командѣ, наняли нѣсколько вольныхъ конопатчиковъ.

4 января 1866 г., при тихомъ противномъ вѣтрѣ, «Аскольдъ» вышелъ изъ Капъ-тоуна, подъ парами; въ 3 часа пополудни, прошелъ мысъ Green-Point; въ 8 часовъ вечера, пройдя отъ якорнаго мѣста 40 миль и имѣя тихій попутный вѣтеръ, вступилъ подъ паруса, при ходѣ отъ 3 до 4-хъ узловъ. Клиперъ «Изумрудъ», оставившій мысъ часомъ позже, обошелъ корветъ и продолжая плаваніе подъ парами, къ ночи скрылся на горизонтѣ. Съ 5-го по 7 января, имѣя тихіе вѣтры изъ восточной половины компаса, продолжалъ плаваніе на S со скоростію отъ 2 до 6-ти узловъ. 7-го, въ полдень, имѣя широту 38° 16′ S, сталъ держать немного къ O, увеличивая въ тоже время и широту, по правому курсу SO. Съ 8-го до 16-го имѣли большею частію тихіе перемѣнные вѣтры отъ SW до NW, съ непродолжительными штилями, при чемъ замѣчали, что NW, переходя

къ SW и S, всегда стихалъ до штиля, равно какъ и NO вѣтры, переходя къ O и SO; среднее суточное плаваніе, отъ 8-го до 16-го, выходило 90 миль. Съ широты 38° начали чувствовать вліяніе W-го теченія, которое ежедневно подавало корветъ къ ONO отъ 30 до 50-ти миль; съ параллели 40° S начались почти ежедневные туманы, но непродолжительные; только 13 и 14-го чиселъ, туманъ продолжался 36 часовъ.

14 января, находясь на параллели 42° S, до полдня имѣли штиль, съ большою неправильною зыбью отъ SW; барометръ постоянно опускался—въ 9 часовъ утра 29.90, а въ 6 часовъ пополудни 29.51; къ 3 часамъ зыбь сдѣлалась въ родѣ толчеи, и какъ будто улеглась; небо, какъ и наканунѣ, было покрыто сплошною сѣрою мрачностью, изъ которой по всѣмъ направленіямъ, сверкала молнія и слышался отдаленный громъ; туманъ по временамъ прочищался; въ $3^1/_2$ ч. пополудни молнія, вмѣстѣ съ громомъ, ударила надъ самымъ корветомъ; ударъ былъ очень силенъ и походилъ на выстрѣлъ изъ орудія. Вскорѣ нашелъ непродолжительный шквалъ отъ S, а въ $5^1/_2$ часовъ еще сильнѣе шквалъ отъ ONO; взяли 2 рифа у марселей. Между тѣмъ, на корветѣ, слѣдя за барометромъ, который продолжалъ опускаться, взяли всѣ четыре рифа у марселей, убрали бизань и поставили реи прямо, такъ какъ былъ совершенный штиль; люди были вызваны на верхъ и стояли на брасахъ. Только что успѣли это сдѣлать, какъ шквалы стали налегать рѣшительно изъ всѣхъ четвертей компаса, и такъ быстро, что не успѣвали обрасопливать реи; случалось, что форъ-марсель и стаксель еще обстенены съ одной стороны, а крюйсель уже наполнялся съ другой; корветъ получилъ небольшой задній ходъ, и по всему горизонту, кругомъ корвета, образовалась толчея; волны, встрѣчаясь совершенно отъ противоположныхъ румбовъ, бросали высоко вверхъ всплески и водяную пыль; облака и туманъ, отдѣляясь отъ воды, подымались въ видѣ кружащагося пара; по временамъ дулъ вдругъ совершенно теплый вѣтеръ и въ воздухѣ сгановилось замѣтно теплѣе. термометръ съ + 10° R поднялся къ 6-ти часамъ вечера на + 13° R. Въ 6 ч. 20 мин. опять свѣжіе порывы отъ NO, за тѣмъ OSO. Въ 6 часовъ 30 мин. барометръ сталъ подниматься—29.56, облака неслись въ разныя стороны, температура воздуха + 13°, воды + 11°.5. Опять пошла

SW сильная зыбь, на корветѣ отдали всѣ рифы; въ 8 часовъ штиль и пасмурно; тѣмъ кончилось ожиданіе бури. Описываемъ этотъ случай состоянія атмосферы для того, чтобъ узнать послѣ, не былъ ли онъ въ связи и подъ вліяніемъ шторма или урагана, дующаго по сосѣдству съ мѣстомъ корвета, которое было на меридіанѣ Петербурга и на параллели 42° S.

17 января, на параллели 43° S, умѣренные вѣтры отъ NW и SW, и непродолжительный штиль; суточное плаваніе 117 миль. 18-го, на параллели 43° 30′ S, до полдня штиль; въ двухъ кабельтовыхъ подъ вѣтромъ увидѣли много мелкихъ льдинъ, что возбудило опасеніе — въ болѣе южныхъ широтахъ встрѣтить крупный ледъ, а потому измѣнили свое намѣреніе спускаться до 50° широты, какъ совѣтуетъ Мори, а пошли по параллели 44° S. Частые туманы и постоянно пасмурный горизонтъ, мѣшавшій видѣть что-нибудь впереди, не смотря на то, что температуру воды измѣряли два раза каждые ½ часа, дѣлали эту предосторожность необходимою; къ тому же другія лоціи — Горсбургъ и Кергале — положительно не совѣтуютъ идти южнѣе 44°, въ особенности лѣтомъ, во избѣжаніе встрѣчи со льдами; плаваніе же по дугѣ великаго круга выходило не южнѣе 43°, да и команда, привыкнувъ въ тропикахъ и Ріо-Жанейро къ жаркому климату, съ трудомъ переносила сырую и сравнительно съ тропиками холодную температуру; все время имѣли отъ + 7° до 8° R по термометру.

Изъ плаванія корвета Индѣйскимъ океаномъ, въ январѣ и февралѣ, т. е. въ лѣтніе мѣсяцы, можно заключить, что въ это время, даже и въ южныхъ широтахъ, преобладаютъ тихіе и умѣренные вѣтра; изъ 42-хъ дней, корветъ имѣлъ только 5 дней довольно свѣжихъ вѣтровъ, а потому, кажется, и мелкія суда могутъ безопасно переходить его въ это время года; туманы и льды безпокойны только въ большихъ широтахъ.

18 января, послѣ полдня, получили свѣжій SW, который заставилъ по немногу убрать паруса; ходъ корвета подъ марселями и фокомъ доходилъ до 13 узловъ; въ продолженіе 6 часовъ шли по 12 узловъ и, конечно ходъ былъ бы болѣе, еслибъ не боялись въ пасмурную ночь нести большіе паруса; температура воды доходила въ 43° S шир. до + 7°. Въ этотъ день суточное пла-

ваніе корвета вышло 250 миль, и это былъ единственный свѣжій вѣтеръ, испытанный корветомъ съ 4 по 24-е января; зыбь, въ особенности отъ SW, была иногда большая, но корветъ выносилъ ее, какъ истинно океанское судно.

Съ 18 по 24-е января довольно тихіе W вѣтры давали корвету суточное плаваніе не болѣе 115 миль, не смотря на то, что день и ночь несли всѣ возможные паруса.

24-го находились въ широтѣ 43° 27′ S, долготѣ 58° 1′ O; суточное плаваніе имѣли 153 мили; средняя высота термометра + 9½° R; 25-го широта 43° 44′ S, долгота 61° 20′ O, вѣтеръ тихій NO, барометръ 30.36, термометръ + 12° R, вода + 14° R.

Съ 25 по 30-е января шли по параллели 43 и 44° S. Среднее суточное плаваніе 160 миль, при NW и SW вѣтрахъ, позволявшихъ нести брамъ-лисели.

30 января прошли меридіанъ о-ва Павла и стали измѣнять курсъ къ N. Въ этотъ день, во время штиля, спустили катеръ и измѣрили глубину океана: на 1700 саженяхъ, въ широтѣ 40° 46′ S, долготѣ 78° 10′ O, достали грунтъ — бѣлый илъ съ красными полосками.

31 января дулъ свѣжій NW, съ которымъ дошли до широты 37° S, гдѣ встрѣтили свѣжій SO, который провожалъ корветъ до широты 16° S; при этомъ небо было весьма сомнительное и погода пасмурная; барометръ то поднимался до 30, то падалъ весьма быстро до 29.25. Въ широтѣ 25° небо было въ особенности нехорошо, кругомъ сплошная мрачность, шквалы отъ OSO и O были такъ сильны, что принуждены были взять 3-й рифъ у марселей, и одинъ рифъ у фока и грота, и даже отдали одинъ разъ марса-фалы, но корветъ держался по курсу въ бейдевиндъ прекрасно, хотя иногда на громадномъ волненіи и уходилъ носомъ по бушпритъ; качка была только килевая; ходъ отъ 4 до 6 узловъ; среднее суточное плаваніе, отъ 1 до 9-го февраля, по 145 миль.

9 февраля, при умѣренномъ вѣтрѣ, пересѣкли тропикъ въ долготѣ 99° 12′ O; отъ широты 23° до 17° S, имѣя курсъ NNO, шли умѣреннымъ пасатомъ, по 7 узловъ въ бейдевиндъ; суточное плаваніе 180 миль. Пасатъ въ началѣ дулъ отъ O и OSO, совершенно противно показаніямъ лоціи Кергале; только на па-

раллели 18° S онъ началъ отходить къ S, и корветъ могъ идти полнѣе, по курсу.

13-го, на параллели 13°, вѣтеръ началъ переходить къ W и получили легкій муссонъ отъ W; но въ 6 ч. заштилѣли. Въ полночь развели пары и пошли на N по 7½ узловъ.

14-го, въ 6 часовъ утра, при умѣренномъ отъ NW вѣтрѣ, прекратили пары.

15-го, тихій NW съ сильными шквалами и дождемъ; при чемъ изъ полныхъ парусовъ вгоняло въ два и три рифа. Въ 2 часа пополудни увидѣли о-въ Яву; вѣтеръ зашелъ къ NNW и потомъ къ N; развели пары и въ 10 ч. вечера, каналомъ Принца, вступили въ Зондскій проливъ.

16 февраля, въ ½ 5 часа утра, за темнотою и пасмурностью, стали у Анжера на якорь; въ 7 часовъ утра, снялись съ якоря и въ 3 часа пополудни на Батавскомъ рейдѣ отдали якорь, возлѣ клипера «Изумрудъ», который пришелъ 4½ днями ранѣе корвета, имѣя болѣе ходу подъ парами, во время штилей. Корветъ прошелъ, изъ 6000 миль разстоянія, подъ парами лишь 260 миль.

21 февраля, въ 3 часа пополудни, корветъ оставилъ Батавскій рейдъ. 22-го, въ 3 часа, увидѣли о-въ Банка, а въ 5 часовъ пополудни вступили въ Банкскій проливъ, каналомъ Стаутона. Въ ½ 8 ч. вечера, за темнотою, стали на якорь. 23-го, въ ½ 6 ч. утра, снялись съ якоря, подъ парами и пошли далѣе; при этомъ клиперъ «Изумрудъ», который увидѣли, при самомъ входѣ въ заливъ, скрылся въ вечеру изъ виду; въ 8 ч. вечера вышли изъ Банкскаго пролива, и взяли курсъ N. 24-го, въ исходѣ 12 часа утра, пересѣкли экваторъ, въ виду о-ва Линга. Въ ½6 ч. пополудни подошли къ проливу Pio; въ ½10 часа, за темнотою, стали на якорь въ проливѣ Pio. 25-го, въ ½ 6 ч. утра, снялись съ якоря, а въ 10 часовъ утра, проходя Сингапурскій рейдъ, увидѣли на рейдѣ клиперъ «Изумрудъ», пришедшій наканунѣ вечеромъ. Корветъ на этомъ переходѣ издержалъ половину всего своего угля (100 тоннъ), и потому, не останавливаясь на рейдѣ, прошелъ прямо для пополненія угля къ складамъ его, въ Нью-Гарборъ, гдѣ якорная стоянка покойнѣе и нагрузка углемъ, прямо съ пристани, скорѣе и удобнѣе, а уголь чрезъ это дешевле. Корветъ погрузилъ 120 тоннъ, въ 6 часовъ вре-

мени. Плаваніе между Батавіей и Сингануромъ пришлось почти все сдѣлать подъ парами, такъ какъ постоянно имѣли мертвые штили; кромѣ того, въ проливахъ Банкскомъ и Ріо есть теченіе, и потому пришлось бы отстаиваться на якорѣ.

1 марта, въ 8 часовъ утра, снялись съ якоря изъ Нью-Гарбора, и проходя Сингапурскій рейдъ, салютовали англійской крѣпости, на что тотчасъ получили отвѣтъ.

2 марта, въ 9 часовъ утра, прекратили пары и при тихомъ NO легли на NNW, однимъ румбомъ ниже курса, но вѣтеръ ночью совершенно стихъ и сдѣлался мертвый штиль, а потому къ утру 3 марта опять развели пары.

4 марта, имѣя умѣренный вѣтеръ отъ ONO, вступили подъ паруса, въ полный бейдевиндъ, со скоростью 5-ти узловъ въ часъ.

6-го, въ 11 часовъ утра, штиль; развели пары и прошли о-въ Пуло-Сопату; въ 3 часа пополудни задулъ попутный вѣтеръ отъ OSO, перестали подкидывать уголь и когда вѣтеръ установился, прекратили пары и легли въ галфиндъ; скорость корвета доходила до 8 узловъ, имѣя всѣ паруса поставленными; суточное плаваніе выходило 120 миль.

7-го, суточное плаваніе 81 миля, подъ парусами; 8-го, плаванія 95 миль, тоже подъ парусами; 9-го, плаванія за сутки 135 миль, подъ парусами же; 10 марта въ полночь прошли Маклефильдскія банки; суточное плаваніе 127 миль, и 11 марта— 106 миль, подъ парусами же. Вообще во все время плаванія подъ парусами былъ вѣтеръ тихій, отъ OSO до SSO, теченіе отъ 12 до 20 миль въ сутки, къ N. Всего подъ парусами пройдено около 700 миль, остальныя 700 миль сдѣланы подъ парами, что̀ было необходимостью, идя противъ противнаго NO муссона, хотя уже и стихнувшаго.

12 марта въ 5 часовъ утра вѣтеръ стихъ; въ $^1/_2$ 7 часа развели пары; въ 8 ч. утра вѣтеръ свѣжій N, прямо противный курсу; но какъ уже до Гон-Конга оставалось 60 миль, то и не прекращали паровъ, а старались засвѣтло дойти до рейда и стать на якорь; но вѣтеръ свѣжѣлъ все болѣе; спустили брамъ-стеньги и разбрасопили реи. Въ 11 часовъ ночи, при страшномъ дождѣ, вѣтрѣ и зыби корветъ, не доходя 7 миль до Гон-Конга, сталъ на якорь въ проливѣ Ламма, на 13 саженяхъ

глубины, грунтъ илъ. 13 марта, въ ½ 7 часа утра, снялись съ якоря, а въ ½ 9 ч. стали на якорь на Гон-Конгскомъ рейдѣ.

Корветъ въ Гон-Конгѣ простоялъ 4 дня, торопясь уходомъ въ Шанхай.

18 марта, въ полдень, корветъ вышелъ изъ Гон-Конга, для слѣдованія въ Шанхай. Въ 3 часа, пройдя восточнымъ проходомъ, поставили всѣ косые паруса и продолжали плаваніе подъ парами, при тихомъ противномъ вѣтрѣ.

19 марта вошли въ Формозскій проливъ, гдѣ встрѣтивъ свѣжій вѣтеръ съ крутой зыбью и противное теченіе, взяли курсъ вдоль берега; ходъ отъ 5 до 6-ти узловъ.

20 марта тѣже обстоятельства: для уменьшенія зыби шли шхерами, въ 3-хъ миляхъ отъ берега; ходъ отъ 6-ти до 7-ми узловъ.

21 марта, въ 12 часовъ ночи, вышли изъ Формозскаго пролива, вѣтеръ стихъ и зыбь улеглась; въ 10 часовъ утра, у о-ва Tong-Ging прекратили пары и лавировали къ N.

22 марта лавировали къ N, при умѣренномъ NO; весь день дождь и туманъ.

23 марта, при тѣхъ же обстоятельствахъ, лавировали до 10-ти часовъ пополудни; когда заштилѣло и нашелъ туманъ развели пары.

24-го, съ утра туманъ и тихій противный вѣтеръ, въ 9 часовъ утра задулъ S, а потому вступили подъ паруса и пошли по курсу N, отъ 4-хъ до 5-ти узловъ.

25-го вѣтеръ въ бейдевиндъ; ходъ доходилъ до 7-ми узловъ.

26 марта, въ 2 часа ночи, при противномъ вѣтрѣ, лавируя, поворотили къ берегу, въ Чусанскій архипелагъ. Къ 7-ми часамъ утра вѣтеръ стихъ, развели пары; въ полдень нашелъ густой туманъ; въ ½ 4 часа пополудни, опасаясь идти архипелагомъ за туманомъ, стали на якорь, у о-ва Chin-san.

27-го, въ 6 часовъ утра, снялись съ якоря, при свѣжемъ NO вѣтрѣ и въ полдень подошли къ бару рѣки Ян-це-Кіангъ, гдѣ за свѣжимъ вѣтромъ и пасмурностью, не получивъ лоцмана, стали на якорь, вмѣстѣ съ многими купеческими судами.

28-го, въ 7 часовъ утра, вошли въ рѣку, гдѣ взявъ лоцмана, перешли баръ рѣкъ Ян-це-Кіанга и Вусунга, и стали на якорь въ рѣкѣ Вусунгъ, у французскаго угольнаго депо, возлѣ французскаго фрегата «Guerriére», подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ (к.-ад. Rose). На другой день прихода адмиралъ предложилъ взять уголь изъ депо, что̀ съ благодарностью и приняли.

1 апрѣля, стоя въ Вусунгѣ, получили предписаніе ожидать въ Гон-Конгѣ прибытія начальника эскадры. Бумага эта была послана въ Гон-Конгъ, откуда черезъ консула достигла Шанхая. Несвоевременнымъ полученіемъ ея были поставлены въ затрудненіе: ждать ли другаго приказанія или идти тотчасъ обратно въ Гон-Конгъ, при чемъ рисковали разойтиться съ адмираломъ, который, придя съ почтой изъ Евроты въ Гон-Конгъ и не найдя тамъ судовъ, а между тѣмъ узнавъ отъ консула, что суда ждутъ его прибытія въ Шанхаѣ, могъ, въ день прибытія парохода, отправиться съ нимъ до Шанхая и чрезъ 3 или 4 дня, быть здѣсь. Кромѣ того, по смыслу предписанія, можно было предположить, что желаніе начальства, чтобы оба судна дожидались адмирала въ Гон-Конгѣ, относилось лишь до того случая, если бумага застанетъ суда еще въ Гон-Конгѣ, или придетъ ранѣе ихъ, но никакъ не въ настоящемъ случаѣ, когда оба судна, идя по своему назначенію, уже прошли 900 миль далѣе этого порта.

5 апрѣля корветъ перешелъ изъ Вусунга въ Шанхай для погрузки и пріема провизіи, а также для плотничныхъ работъ. Ожидая, что адмиралъ поднимет̀ъ свой флагъ на «Аскольдѣ», командиръ приготовилъ ему капитанскую каюту, а себѣ отдѣлилъ небольшое помѣщеніе отъ каютъ-компаніи.

Съ европейской почтой, 12 апрѣля, командиръ корвета получилъ отъ начальника эскадры въ Тихомъ океанѣ, слѣдующее предписаніе, посланное имъ изъ Гон-Конга, отъ 8 апрѣля съ той же почтой, на которой начальникъ эскадры прибылъ изъ Европы въ Гон-Конгъ: «командиру корвета «Аскольдъ» съ по«лученіемъ сего немедленно сняться съ якоря и идти за мной «въ Гон-Конгъ, стараясь придти какъ можно скорѣе; если что «нибудь можетъ задержать корветъ въ Шанхаѣ, или, если, уже «клиперъ «Изумрудъ» отправился за мной въ Гон-Конгъ, то

«корвету остаться въ Шанхаѣ и быть въ полной готовности «выйти въ море, по моемъ прибытіи на клиперѣ въ Шанхай». Такъ какъ корветъ, за недостаткомъ воды на барѣ, могъ пройти его, не ранѣе какъ черезъ три дня по полученіи этого предписанія, и такъ какъ клиперъ еще не отправлялся въ Гон-Конгъ до прихода почты, то командиръ корвета предложилъ командиру клипера, немедленно идти за адмираломъ въ Гон-Конгъ. Клиперъ вышелъ изъ Шанхая на другой день, въ 8 ч. утра, по полученіи предписанія, и прибылъ туда на 5 день по выходѣ изъ Шанхая.

Во время пребыванія корвета въ Шанхаѣ, вся команда была спущена на берегъ только одинъ разъ. По полученіи же предписанія адмирала — быть въ готовности немедленно выйти въ море, корветъ перешелъ въ Вусунгъ.

63.

Клиперъ „Изумрудъ“.

4 августа 1865 года отправился изъ Кронштадта въ Тихій океанъ клиперъ «Изумрудъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Брылкина.

Снявшись съ Кронштадтскаго рейда подъ парами, у Толбухина маяка взяли шкуну «Алеутъ» на буксиръ. 6 августа установился ровный вѣтеръ отъ OtN, почему поставили всѣ прямые паруса, не прекращая паровъ, а 8 августа бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

17 августа, по сигналу съ фрегата «Генералъ-Адмиралъ», клиперъ снялся съ якоря съ Копенгагенскаго рейда, подъ парами.

18 августа вѣтеръ, дувшій отъ NW, довольно ровно, началъ свѣжѣть. 20 августа, когда вѣтеръ задулъ WtS, поставили косые паруса. Къ утру вѣтеръ перешелъ къ NW и значительно усилился, почему прекратили пары. Послѣ полуночи 21 августа, вѣтеръ сталъ стихать, тогда развели пары и, по недостатку угля, спустились въ ближайшій портъ, Гарвичь, куда и прибыли 22 августа.

1 сентября, при легкомъ SW, вышли изъ Гарвича подъ парами. 2 числа, принявъ лоцмана у Дувра пошли въ каналъ, при совершенномъ штилѣ. Утромъ 3 сентября встрѣтили легкій SW, нагнавшій густой туманъ. Послѣ полдня нѣсколько прояснилось, тогда поворотили къ берегу и, принявъ лоцмана, въ $^3/_4$ 7 часа, пришли на Брестскій рейдъ, гдѣ на глубинѣ 7-ми саженъ стали на якорь.

Выйдя съ Брестскаго рейда 13 сентября, подъ парами, при совершенномъ штилѣ, и отойдя отъ берега 240 миль, 14 числа прекратили пары, поставили паруса и легли на SW. Послѣ непродолжительнаго тумана, получили SO, при которомъ клиперъ дѣлалъ отъ 4 до 8 узловъ. Съ 14 по 19-е число имѣли перемѣнные вѣтра. 24 сентября, на параллели Гибралтара, вѣтеръ задулъ отъ SW и сдѣлался, при большемъ волненіи, очень крѣпкимъ.

Почти постоянно дувшіе южные вѣтра вывели клиперъ восточнѣе меридіана о-ва Мадеры, къ параллели котораго подошли 26 сентября и, разведя пары, пошли на Фунчальскій рейдъ; но подойдя къ проливу, отдѣляющему о-въ Мадеру отъ острововъ Дезертасъ, встрѣтили крѣпкій SW, а потому спустились подъ вѣтеръ о-ва Мадеры, прекратили пары и вступили подъ паруса. Съ разсвѣтомъ 27-го, при стихнувшемъ вѣтрѣ, развели пары, подъ которыми и прибыли на Фунчальскій рейдъ.

28 сентября снялись подъ парами съ Фунчальскаго рейда и, пройдя на W 30 миль, при легкомъ NNO, прекратили пары и вступили подъ паруса. До 7 октября имѣли все N вѣтеръ, мѣнявшійся отъ N до W и дававшій ходу отъ 4 до 7-ми узловъ, а 7-го, въ широтѣ N 20°, получили настоящій NO пасатъ, дувшій между O и ONO; тогда ходъ клипера увеличился и доходилъ до 11 узловъ.

11 октября были въ широтѣ N 8° и долготѣ W 28° 21′, когда вѣтеръ началъ стихать, а къ вечеру былъ уже штиль. 12-го развели пары и продолжали плаваніе по меридіану до 3° N шир., гдѣ, вступивъ подъ паруса, имѣли совершенно установившійся S. Въ ночь съ 14-го на 15-е миновали, въ 60 миляхъ, NW сторону о-ва Св. Петра, а 15-го имѣя вѣтеръ SO, въ долготѣ отъ Гринича 31° 28 W, пересѣкли экваторъ.

17 октября прошли по западную сторону острова Фернандо-Норонья въ 2 миляхъ, затѣмъ вѣтеръ отошелъ уже на столько, что позволилъ лечь по меридіану. Отъ острова Фернандо-Норонья до параллели мыса Augustin'a шли по меридіану, имѣя вѣтеръ между 0 и OSO. Отъ этаго же мыса легли на мысъ Фріо. Миляхъ въ 50 отъ Фріо, заштилѣли, а потому развели пары, направивъ курсъ въ Ріо-Жанейро, на рейдъ котораго пришли 26 октября.

11 ноября прибылъ на рейдъ корветъ «Аскольдъ», а 12-го лодка «Соболь».

16 ноября клиперъ вышелъ изъ Ріо-Жанейро, подъ парами. Выйдя изъ бухты и пройдя 140 миль, прекратили пары и вступили подъ паруса, при SO вѣтрѣ. 18-го вѣтеръ сталъ стихать и отходить. 19-го нѣсколько часовъ былъ мертвый штиль, послѣ котораго вѣтеръ задулъ SOtS и, мѣняясь черезъ N, перешелъ къ WtS и установился на SSW. Вѣтеръ былъ хорошій, 21 и 22-го клиперъ, въ двое сутокъ, сдѣлалъ 500 миль. Къ закату солнца 22 ноября вѣтеръ сталъ стихать, а 23-го перешелъ къ NO, потомъ, постепенно усиливаясь, установился отъ NW, и дулъ очень крѣпко 25, 26 и 27 ноября. Клиперъ шелъ на фордевиндъ по 13 узловъ.

28 ноября вѣтеръ началъ стихать, 29-го дулъ тихо; въ послѣдующіе же дни дулъ умѣренно то изъ NW, то изъ SW четвертей. Заштилѣвъ 6 декабря, въ разстояніи отъ мыса 185 миль, развели пары; но, встрѣтивъ 7 декабря большое волненіе и крѣпкій вѣтеръ отъ SO, спустились въ Столовую бухту, гдѣ на глубинѣ $5^1/_2$ саж. стали на якорь. Весь переходъ изъ Ріо-Жанейро сдѣланъ въ 20 дней 16 часовъ.

4 января 1866 года клиперъ вышелъ изъ Столовой бухты, при тихомъ NW, и направился по меридіану на S. 5 января прекратили пары и вступили подъ паруса. Порядочный W вѣтеръ клиперъ имѣлъ съ 19 на 20-е января, да и тотъ сопровождалъ его только 24 часа. Съ 11 по 17-е января преслѣдовали клиперъ туманы. Съ 23-го на 24-е число SO вѣтеръ принудилъ уменьшить широту, а на слѣдующій день ONO заставилъ пройти острова Амстердамъ и Св. Павла по западную ихъ сторону. 25-го, при очень большой неправильной зыби, дулъ крѣпкій ONO. 26-го по-

лучили NO, который, перейдя черезъ N къ NW, 30-го заштилѣлъ,—зыбь длилась; тогда развели пары и, пробѣжавъ штилевую полосу, вступили подъ паруса, получивъ легкій ONO.

2 февраля получили пасатъ, сопровождавшій клиперъ три дня. Съ 5 февраля имѣли перемѣнные тихіе вѣтра, а 8-го заштилѣли, почему развели пары. 9-го подошли къ Зондскому проливу; но мрачность съ дождемъ не позволяла въ него войти, почему прекратили пары, вступили подъ паруса и легли въ море. Утромъ 10-го, подъ парами, вошли каналомъ Принца въ Зондскій проливъ, пройдя который, за темнотою ночи, бросили якорь, миновавъ островъ Биби.

11 февраля пришли на Батавскій рейдъ. Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля и свѣжей провизіи, 20 февраля, клиперъ снялся съ якоря подъ парами. Не доходя 10 миль до острова Люсипара, лежащаго при входѣ въ проливъ Банка,—21 февраля, за пасмурностію, стали на якорь. Съ разсвѣтомъ вошли въ Банковскій проливъ. Миновавъ опасныя Коралловыя банки, обозначенныя буями, оставалось впереди одно только узкое мѣсто, съ иловой отмелью, отъ которой въ разстояніи $1^1/_2$ мили къ О, показаны на картѣ опасныя коралловыя банки Мегаріе, съ глубиною $2^3/_4$ сажени. Подходя къ узкости, уменьшили ходъ и шли по лоту, который постоянно показывалъ отъ 6 до 8 саж. глубины; подойдя же къ мысу, изъ боязни попасть на банку Мегаріе, придержались ближе къ мысу; но вскорѣ клиперъ сѣлъ въ глубокій жидкій илъ, въ которомъ лотъ тонулъ на два фута. Вода шла на убыль, и потому всѣ усилія снять клиперъ съ мели оставались безполезными. Спустили гребныя суда, выгрузили на нихъ снаряды и другіе тяжелые предметы и выждавъ воды, въ 8 час. утра 22-го числа, клиперъ, подъ парами, легко сошелъ съ мели. Поврежденій никакихъ не оказалось.

23-го, съ разсвѣтомъ, снялись съ якоря и 24-го, пройдя проливъ Ріо, пришли на Сингапурскій рейдъ. Погрузивъ на клиперъ уголь, 27-го снялись съ якоря. До острова Пуло-Сопата имѣли постоянные штили. Но 2 марта получили легкій NO, почему и прекратили пары.

До вечера 4 марта лавировали, выигрывая въ сутки отъ 40 до 50 миль. 4 марта, подойдя на 16 миль къ мысу Падаранъ и

заштилѣвъ, развели пары и, пройдя 15 часовъ, при очень слабомъ NO, вступили подъ паруса. 5-го вѣтеръ установился отъ StO, который довелъ клиперъ до острова Лема. 11 марта выйдя въ шхеры, за темнотою ночи, стали на якорь, въ 3 миляхъ отъ острова Ламма и 12-го, подъ парусами, вошли на Гон-Конгскій рейдъ.

18 марта клиперъ вышелъ изъ Гон-Конга, подъ парами, и, пройдя шхеры, взялъ курсъ къ Формозскому проливу. 21-го числа вѣтеръ значительно усилился отъ NO, тогда прекратили пары и вступили подъ паруса. 23-го вѣтеръ стихъ, почему развели пары. 24-го, при значительномъ SWtS, прекратили пары и вступили подъ паруса. Въ 3 часа вѣтеръ задулъ крѣпкими порывами и, мѣняясь отъ W къ N, постепенно усиливался. 25 марта вѣтеръ стихъ и остановился отъ NWtW, а потому развели пары. Вечеромъ вошли въ Чусанскій архипелагъ и въ полночь, пройдя островъ Гутславъ, стали на якорь. 26-го подошли къ устью Ян-це-Кіанга и пошли къ мѣстечку Вусунгъ, гдѣ выждавъ полную воду, снялись съ якоря, а въ 4 часа бросили якорь въ Шанхаѣ.

64.

Шкуна „Алеутъ“.

Назначенная для отвоза разнаго груза въ Николаевскъ, желѣзная винтовая шкуна «Алеутъ» вышла изъ Кронштадта 1 октября 1864 г., подъ командою капитанъ-лейтенанта Бухгольца.

Встрѣтивъ при входѣ въ Балтійское море свѣжій SW, шкуна боролась противъ него 10 дней, лавируя подъ парусами и наконецъ, въ ночь съ 13 на 14 октября, была прижата къ Фильзандскимъ мелямъ. Положеніе ея было опасно, но, къ счастію, шкуна успѣла задержаться на якоряхъ, а съ разсвѣтомъ, подъ парами, успѣла укрыться въ бухтѣ Корсэра, близъ Фильзандскаго маяка. Поплатившись нѣкоторыми поврежденіями въ рангоутѣ, шкуна, для исправленій ихъ возвратилась въ Кронштадтъ, возбудивъ сомнѣніе въ ея благонадежности. Сомнѣнія эти въ 1865 году были отстранены испытаніемъ этого судна Свиты Его Ве-

личества контръ-адмираломъ Поповымъ, и шкуна въ 1865 же году, была вновь отправлена въ Тихій океанъ, подъ командою лейтенанта Рогули.

4 августа 1865 года, по прибытіи на шкуну контръ-адмирала Попова, съ цѣлію дойти на шкунѣ до Копенгагена, она, подъ парами, снялась съ якоря. Въ 8 часовъ вечера, шедшій изъ Кронштадта клиперъ «Изумрудъ», взялъ шкуну на буксиръ; на шкунѣ были прекращены пары и поднятъ винтъ. 7 августа, на высотѣ Борнгольма, клиперъ отдалъ буксиры, почему на шкунѣ развели пары и, на другой день, бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

Во время пребыванія шкуны въ Копенгагенѣ, 12 августа, при переходѣ Его Величества Короля Датскаго съ Его Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ изъ Копенгагена въ Гельзинеръ, шкуна сопровождала королевскую яхту «Шлезвигъ» и въ тотъ же вечеръ возвратилась назадъ.

15 августа шкуна перешла съ малаго на большой рейдъ; здѣсь Его Высочество Генералъ-Адмиралъ удостоилъ шкуну Своимъ посѣщеніемъ. 17 августа шкуна отправилась по назначенію; но, по случаю свѣжаго противнаго вѣтра, стала на якорь у Гельзинера. На другой день, продолжали плаваніе, но, при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ, къ вечеру стали на якорь въ бухтѣ Laholms. 19 августа, по неопытности машиниста, открывшаго кингстонъ, передній грузовой трюмъ наполнился водою до высоты 5 футъ. Хотя воду тотчасъ же откачали, но, чтобы осмотрѣть грузъ, спустились въ бухту Консбакъ. 21 августа снялись съ якоря. Къ вечеру задулъ свѣжій NW. Шкуна легко всплывала на волненіе и весьма плавно качалась, хотя розмахи доходили до 40°.

На другой день начало стихать, почему развели пары, а 26 августа бросили якорь въ Гревзендѣ.

Чтобы уничтожить оказавшуюся въ носу и кормѣ течь, а также сдѣлать нѣкоторыя исправленія въ машинѣ, шкуна должна была пробыть здѣсь до 29 сентября, и въ этотъ день перешла въ Гринхайсъ, для опредѣленія девіаціи. 3 октября оставила Темзу, для слѣдованія по назначенію.

У острова Вайта получили SW, съ которымъ лавировали между мысами Портландъ и Стартъ. 5 октября вѣтръ стихъ, почему

*

развели пары, но къ утру получили N. Къ полдню онъ значительно засвѣжѣлъ, давая шкунѣ 11 узловъ ходу. 6 октября бросили якорь на Брестскомъ рейдѣ, слѣдуя проходомъ Дюфуръ. Погрузивъ уголь, 9 октября оставили Брестъ.

Съ самаго выхода изъ Бреста имѣли постоянно свѣжіе западные вѣтры, которые не позволяли держаться на настоящемъ курсѣ и загнали шкуну въ Бискайскій заливъ. 13-го, 14-го и 15 октября держались подъ зарифленными триселями; вѣтеръ дулъ съ силою шторма. 15 октября волненіемъ выбило на бакѣ два топтимберса съ обшивкою и сломило бушпритъ, оборвавъ цѣпь ватеръ-бакштага съ лѣвой. Къ разсвѣту другаго дня фоковой рангоутъ былъ надежно укрѣпленъ и изъ за борта вытащили всѣ обломки какіе уцѣлѣли.

19 октября, съ разсвѣтомъ, увидѣли мысъ Ортегалъ и спустились въ хорошо защищенную бухту Баркера. Пріобрѣтя здѣсь дерево для бушприта и свѣжую провизію, 21-го вышли въ море. Отсюда до широты 34° N имѣли перемѣнные вѣтра отъ N до SSO, съ которыми шкуна дѣлала отъ 130 до 180 миль. 26 октября опять имѣли свѣжій OSO. 29-го совершенно заштилѣло, почему развели пары. Вѣтеръ, измѣняясь постепенно черезъ N, 1 ноября, въ широтѣ 26° 30′ N, долготѣ 23° W, перешелъ въ NO пасатъ, съ которымъ и продолжали плаваніе до острововъ Зеленаго мыса. 5 ноября подошли къ о-ву Антонія; но заштилѣвъ около него, развели пары, подъ которыми въ тотъ же день прибыли въ Порто-Гранде.

Простоявъ въ Порто-Гранде 4 дня, 10 ноября шкуна вышла въ океанъ, и на другой день, пройдя параллель о-ва Браво, вступила подъ паруса, получивъ NO пасатъ. Въ широтѣ 5° N потеряли пасатъ, и штилевую полосу (90 миль) прошли въ 20 часовъ. 16 ноября, въ широтѣ 3° 30′ N, долготѣ 28° 30′ W, получивъ SO пасатъ, прекратили пары. Дувшій болѣе отъ южныхъ румбовъ пасатъ, заставилъ пересѣчь экваторъ въ 32° 30′ долготы. Слѣдуя совѣтамъ Мори, шкуна продолжала лежать лѣвымъ галсомъ, не смотря на то, что прошли подъ вѣтромъ о-ва Фернандо-де-Норонья. 22-го, находясь очень западно, поворотили на правый галсъ, а чтобы отойти отъ берега, развели пары, которые прекратили 24 ноября. Пасатъ началъ отходить

къ NO и, стихая по временамъ, довелъ шкуну почти до самаго Монтевидео, гдѣ и бросили якорь 12 декабря.

18 декабря оставили Монтевидео и, пользуясь перемѣнными вѣтрами, въ полдень 27-го обогнули мысъ Virgins и вступили въ Магелановъ проливъ, пробѣжавъ въ $8^1/_2$ дней 1200 миль. У первой узкости пережидали 4 часа на якорѣ противное теченіе, а 28-го стали на якорь у Чилійскаго селенія на Sandy Point. Здѣсь взяли дровъ, и 30-го пошли далѣе. 31 декабря, проходя Playa-Parda, замѣтили въ бухтѣ стоявшую на мели, лодку «Соболь»; бросили якорь, чтобъ оказать ей пособіе. Въ ночь на 1 января 1866 г. лодка, при содѣйствіи шкуны, снялась съ мели. Отсюда вышли 3 января, вмѣстѣ съ лодкою; но войдя въ послѣднее колѣно пролива, встрѣтили свѣжій W, заставившій спуститься въ бухту Tuesday, куда пришелъ и «Соболь». Здѣсь принуждены были поддерживать пары, потому что, стоя на двухъ якоряхъ, шкуну дрейфовало. Пары оказались весьма кстати, потому что 4 января, шкуну повалило порывомъ на бокъ, градусовъ на 15, а плехтовый канатъ лопнулъ на 28 саж. и, только дѣйствуя полнымъ ходомъ, шкуна удерживала свое мѣсто.

5 января вышли въ океанъ. Въ продолженіе 4 часовъ, шкуна лавировала съ парами; при этомъ она черпала кормой, обоими бортами и носомъ. Убѣдившись въ безполезности лавировки противъ свѣжаго W, спустились въ каналъ Смита и въ 7 часовъ вечера, пройдя 50 миль, ошвартовились въ небольшой, но прекрасной бухтѣ Fortune.

Не смотря на всѣ старанія выйти поскорѣе изъ шхеръ Пинасъ, шкуна, при противныхъ вѣтрахъ, въ 14 дней едва могла подняться до Innocent Channel. А потому, командиръ шкуны предпочелъ возвратиться немного назадъ, чтобы попытаться выйти въ океанъ черезъ каналъ Trinidad. 25 января ошвартовились въ бухтѣ Henry, гдѣ переждали свѣжій NW. 28-го нѣсколько стихло и потому вышли изъ бухты, а 29-го были уже въ Тихомъ океанѣ.

Выйдя въ океанъ, получили SW, при которомъ, черезъ $4^1/_2$ дня, дошли до порта Сантъ-Карлосъ, гдѣ и бросили якорь 2 февраля. Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля, 4 февраля оставили портъ. Имѣя два дня штиля, а потомъ свѣжій SW, 10 февраля вошли

въ Вальпарайзо. Такъ какъ шкуна сильно обросла, то рѣшились ввести ее здѣсь въ докъ.

14 февраля вышли подъ парами изъ Вальпарайзо. Вечеромъ того же числа, получивъ легкій S, подняли винтъ, но 20 февраля, при штилѣ, снова развели пары. Вообще плаваніе до пасата сопровождалось штилями, или маловѣтріемъ, по этому еще два раза разводили пары.

4 марта, въ широтѣ 19° 30′ W, получили SO пасатъ; въ немъ пересѣкли экваторъ, въ 119° 30′ W долготы, и шли до 2° 30′ N широты. Въ этой широтѣ заштилѣло; 23 марта вступили подъ паруса, и пройдя 170 миль штилевой полосой, 24 марта, въ широтѣ 5° 15′ N, получили NO пасатъ, съ которымъ, 6 апрѣля подошли къ о-ву Оагу, и въ 4 часа пополудни бросили якорь на рейдѣ Гонолулу.

12 апрѣля шкуна вышла подъ парами съ рейда Гонолулу, а черезъ 5 часовъ, при NO вѣтрѣ, подняли винтъ. Въ широтѣ 19° 30′ N пасатъ началъ стихать, почему, 18 апрѣля, развели пары на 12 часовъ, для уменьшенія широты. 10 мая, по случаю штиля, дѣйствовали машиною 30 часовъ. У острововъ Маріанскихъ вовсе потеряли пасатъ и, пройдя сутки подъ парами, 16 мая, въ 20° 31′ N широты и 145° O долготы, получили SW муссонъ, который стоялъ пять дней. Потомъ сдѣлались перемѣнные вѣтры отъ SW, черезъ O до N. 21 мая заштилѣли, почему развели пары и шли подъ ними до утра. 23-го—день шли подъ парусами, при легкомъ NO; но къ вечеру снова развели пары, а въ полдень 24 мая, вошли въ Японское море, проливомъ между островами Tanego-Sima и Yakuno-Sima.

25 мая, въ 96 миляхъ отъ Нагасаки, замѣтили выпуклость въ лѣвой топкѣ пароваго котла, почему прекратили пары. Сдѣлавъ возможныя исправленія, 26 мая подняли пары до 9 фунт. и благополучно прибыли на Нагасакскій рейдъ.

Исправленіе котловъ задержало здѣсь шкуну до 11 іюня. Въ этотъ день шкуна отправилась въ Николаевскъ.

На пути заходили въ Владивостокъ, бухту С. Ольги, Дуэ и Императорскую гавань. Весь переходъ продолжался одинъ мѣсяцъ, такъ что въ Николаевскъ пришли 13 іюля. Все это время

погода стояла непостоянная, большею частію густые туманы, съ легкими вѣтрами, и иногда шли дожди.

65

Винтовая лодка „Соболь“.

4 августа 1865 года винтовая лодка «Соболь» вышла изъ Кронштадта, подъ командою капитанъ-лейтенанта Пилкина, для слѣдованія въ Николаевскъ, а 8 августа пришла въ Копенгагенъ. Весь этотъ путь совершонъ подъ парами, чтобы сдѣлать пробу машинѣ, пользуясь при этомъ случаями нести паруса.

17 августа, снявшись съ якоря подъ парами и пройдя Гельзинеръ, взяли курсъ на маякъ Кулленъ. Но, встрѣтивъ свѣжій противный вѣтеръ, при которомъ лодка сильно черпала носомъ, и не желая безполезно тратить уголь, 18 августа спустились въ Гельзинеръ.

19 августа продолжали плаваніе подъ парами. Такъ какъ вѣтеръ все усиливался, и не имѣя возможности войти въ Скагеракъ, съ $1^1/_2$ румб. отъ вѣтра, рѣшились спуститься за Скагенъ, гдѣ и стали на якорь въ ночь на 20 августа. Въ 11-ть часовъ утра, когда вѣтеръ стихъ, снялись съ якоря подъ парами, которые прекратили на другое утро. Плаваніе до Гавра не сопровождалось никакими особенностями.

27 августа верхняя задняя часть топки лѣваго котла погнулась внутрь, а черезъ четыре часа случилось тоже самое и въ правомъ котлѣ. Обстоятельство это и заставило зайти въ Гавръ.

23 сентября исправленіе котловъ было окончено и лодка отправилась въ дальнѣйшее плаваніе. Въ продолженіе 20-дневнаго перехода изъ Гавра до острова Тенерифа, большею частію, стояли неблагопріятные вѣтры изъ SW четверти и, кромѣ того, пришлось выдержать три весьма свѣжихъ вѣтра. Первый вѣтеръ былъ 26 сентября, съ 3-хъ часовъ пополуночи, до 11 часовъ пополудни, отъ SSW; второй 28 сентября, отъ NW, и третій 5-го октября. Въ послѣдніе два вѣтра сильнѣйшіе перваго, лодка довольно хорошо держались подъ штормовымъ гротъ-триселемъ въ

одинъ рифъ и контръ-бизанью, зарифленною,—имѣя одинъ узелъ ходу и 7 румбовъ дрейфу, при чемъ ее сильно бросало на волненіи.

Простоявъ на рейдѣ о-ва Тенерифа двое сутокъ, 16 октября снялись съ якоря, для слѣдованія въ Ріо-Жанейро, куда и прибыли 11 ноября, сдѣлавъ этотъ переходъ въ 26 дней.

По выходѣ съ Тенерифа подъ парами, черезъ часъ вступили подъ паруса, при О вѣтрѣ. 21 октября были на параллели острова Св. Антоніо, въ 20 миляхъ. Пользуясь пасатомъ достигли широты 10° N, гдѣ онъ окончился шкваломъ изъ SO четверти съ дождемъ.

25 октября заштилѣвъ совершенно, пошли подъ парами до 2° 38′ N широты; послѣ чего, начавшія набѣгать полоски позволили, 28 октября, прекратить пары и вступить подъ паруса. До полуночи 29 октября ходъ лодки былъ отъ $1^1/_2$ до $2^1/_2$ узловъ; съ полдня же установился вѣтеръ отъ SSO, который далъ ходу до 4 узловъ.

Подходя къ о-ву Петра и Павла, за пасмурностію, не рѣшились проходить ночью, почему поворотили на другой галсъ, оставаясь подъ малыми парусами.

30 октября поворотили опять къ острову, а въ 5 часовъ прошли его траверзъ. Того же числа пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 30° 17′ W. 1 ноября увидѣли островъ Фернандо-Норонья, который прошли по О сторону, пользуясь отошедшимъ вѣтромъ къ SOtO. Въ широтѣ 15° S потеряли пасатъ; вѣтеръ перешелъ въ NO четверть; иногда совершенно стихавшій, онъ довелъ лодку до 18° 58′S широты.

9 ноября, по случаю штиля, вступили подъ пары, и прибыли на Ріо-Жанейрскій рейдъ 11 ноября.

24 ноября, при штилѣ, снялись съ якоря подъ парами, которые хотя и прекратили 25 ноября, но продолжали штилевать до 27 ноября. Получивъ въ этотъ день небольшой вѣтеръ отъ NO, лодка подавалась впередъ по два узла, но къ полночи 28-го шли уже по 6 узловъ, а потомъ и по 10-ти. Но скоро вѣтеръ стихъ и перешелъ къ NW, что было признакомъ предстоявшаго памперроса. Въ 2 часа пополудни дулъ уже свѣжій SW.

30 ноября вѣтеръ началъ стихать и не смотря на то, что

прибавили парусовъ, почти ничего не выигрывали лавировкой, такъ какъ вѣтеръ перешелъ къ S и наконецъ къ вечеру стихъ совершенно. 1 декабря вѣтеръ задулъ отъ NO, постепенно свѣжѣя; но 2 декабря опять пошелъ къ NW, а послѣ полдня дулъ изъ SW четверти, что̀ заставило лодку лавировать. 3-го къ полночи заштилѣло, почему развели пары, которые прекратили черезъ 11 часовъ, пользуясь небольшой полоской. 4 декабря опять сдѣлался штиль, почему развели пары и 5-го бросили якорь въ Мантевидео.

Выйдя изъ Монтевидео 8 декабря, и отойдя отъ берега, прекратили пары. Пользуясь перемѣнными вѣтрами, 13 декабря находились въ широтѣ 42° 38′, долготѣ 59° 31′. Съ 13 до 18-го вѣтры стояли преимущественно изъ SW четверти. Съ 19-го вѣтеръ началъ переходить въ NW и NO четверти, чѣмъ пользовались до 23-го числа.

Къ утру развели пары, а къ вечеру вошли въ Магеллановъ проливъ, при засвѣжѣвшемъ SW. Не становясь на якорь и выждавъ прилива, съ попутнымъ теченіемъ, прошли обѣ узкости и стали на якорь у Чилійскаго селенія. Погрузивъ здѣсь дрова, 26 декабря снялись съ якоря и перешли за 30 миль въ портъ Фаминь; нагрузившись здѣсь дровами и налившись водой, перешли за 13 миль, въ бухту Бугенвиля. 29-го вышли изъ бухты; но, встрѣтивъ за мысомъ Фровардъ сильный вѣтеръ отъ W, спустились въ бухту Св. Николая, смежную съ Бугенвильской.

30 декабря вышли изъ бухты. Въ 9 часовъ вечера подошли къ бухтѣ Плая-Парда. Засвѣжѣвшій вѣтеръ едва далъ возможность управляться въ узкости, почему спустились въ бухту. Черезъ полчаса, при входѣ въ бухту, лодка приткнулась къ наносной мели. При всѣхъ усиліяхъ снять ее съ мели, пришлось ожидать полной воды. 31-го пришла въ бухту шкуна «Алеутъ», и, при ея содѣйствіи, къ вечеру того же числа лодка сошла съ мели.

3 января 1866 г. вышли изъ бухты; но, по причинѣ свѣжаго вѣтра, спустились въ бухту Tuesday. На другой день снялись съ якоря и пробившись безполезно противъ волненія, спустились въ бухту Valentine. До 8 января нельзя было выходить въ океанъ. Въ этотъ же день вѣтеръ стихъ, почему, выйдя

изъ бухты, взяли курсъ въ Тихій океанъ. Но къ вечеру вѣтеръ задулъ отъ NW, и лодку теченіемъ прижимало къ островамъ Апостоловъ. Видя невозможность отлавироваться, спустились въ каналъ Смита.

Въ 8½ час. пополудни вошли въ бухту Fortune. 13 января вышли изъ бухты и къ вечеру стали на якорь въ проливѣ Нельсонъ, въ бухтѣ Relief. Паровъ не прекращали. Въ 3 часа утра вышли изъ бухты и остановились въ бухтѣ Puerto. 16 января, съ разсвѣтомъ, оставили бухту. Къ вечеру, за свѣжестью вѣтра, стали на якорь къ бухтѣ Tom. 17 января продолжали плаваніе, а къ вечеру стали на якорь въ бухтѣ Rocky. 18 января зашли въ бухту Eden. 20 миновали узкость English и вечеромъ бросили якорь въ бухтѣ Halt. 22-го, утромъ, вышли изъ бухты, а на ночь остановились въ бухтѣ Island. 23-го пошли въ заливъ Пинасъ. Но вскорѣ вѣтеръ сталъ свѣжѣть, а потому стали на якорь въ этой бухтѣ. 25 января, при тихомъ W, вышли въ Тихій океанъ. Въ широтѣ 44° вѣтеръ пошелъ къ SW; пользуясь имъ, вошли на рейдъ Вальпарайзо 2 февраля.

14 февраля оставили рейдъ Вальпарайзо, подъ парами, а черезъ три часа, при SW вѣтрѣ вступили подъ паруса. До 22-го числа шли при тихихъ вѣтрахъ, а во время штиля разводили пары. 22-го, въ широтѣ 21° S, долготѣ 86° W, получили легкій пасатъ, которымъ пользовались до 6 марта, широты 5° S, долготы 168° W. Съ 6 марта дули перемѣнные вѣтры, а 9-го совсѣмъ заштилѣло, почему развели пары, подъ которыми и пересѣкли экваторъ 10 марта, въ долготѣ 114° 40′ W. 11 марта прекратили пары, получивъ тихій NO. 13 марта снова заштилѣло и только 14 марта, въ широтѣ 6° 30′ N, долготѣ 123° W, задулъ NO пасатъ. 26 марта бросили якорь на внутреннемъ рейдѣ Гонолулу.

13 апрѣля лодка вышла съ рейда Гонолулу, подъ парами, а черезъ полчаса подняли винтъ при О вѣтрѣ. Имѣя очень тихій пасатъ и предполагая найти его свѣжѣе въ южныхъ широтахъ, спустились до 18° 19′ N. Но надежда на свѣжій пасатъ не сбылась; лодка очень медленно подвигалась до 23 апрѣля.

23 апрѣля, въ шир. 18° 30′ N, долг. 157° 53′ O, потеряли пасатъ и пошли между островами Бонинъ и Св. Александра.

8 мая прошли проливомъ Кольнеть въ Восточное море, и 10 мая бросили якорь на рейдѣ Нагасаки, гдѣ лодка и поступила въ распоряженіе начальника эскадры.

По распоряженію начальника эскадры, въ ожиданіи почты изъ Европы, лодка оставалась здѣсь на якорѣ до 4 іюня. Снявшись въ этотъ день съ якоря, подъ парами, почти на всемъ переходѣ до Владивостока не прекращали ихъ, по причинѣ тихихъ южныхъ вѣтровъ и штилей, и только имѣли возможность прекратить ихъ отъ $6^1/_2$ час. пополуночи 6 іюня, до 8 часовъ пополудни 8 іюня.

66.

Фрегатъ „Пересвѣтъ“.

30 іюля 1865 г. отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море, фрегатъ «Пересвѣтъ» подъ командою капитанъ-лейтенанта Копытова. Выйдя съ рейда подъ парами, шли такъ до 1 августа. Въ этотъ день, при маловѣтріи отъ WtN, вступили подъ паруса. На другой день вѣтеръ началъ устанавливаться и задулъ отъ О. Этимъ вѣтромъ дошли до маяка Драге, у котораго развели пары, прошли благополучно черезъ баръ и бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

26 августа фрегатъ прибылъ на Портсмутскій рейдъ. Переходъ совершонъ, исключая Категата и Англійскаго канала, подъ парусами, при перемѣнной погодѣ. Въ Категатъ вошли при NNW вѣтрѣ, который постепенно свѣжѣлъ. Подойдя къ Скагену прекратили пары при умѣренномъ NW, но вскорѣ вѣтеръ перешелъ къ NtW, а къ утру и къ N. Лавировали до вечера 20 августа, когда могли лечь по настоящему курсу.

22 августа вѣтеръ засвѣжѣлъ съ утра, а въ полночь почти штилевали. 23 августа вовсе потеряли вѣтеръ, и, находясь передъ входомъ въ Англійскій каналъ, закрѣпили паруса и развели пары.

Выйдя изъ Портсмута 2 сентября, фрегатъ 4-го числа прибылъ въ Брестъ. По выходѣ въ каналъ, поставили паруса и под-

няли винтъ. При умѣренномъ попутномъ вѣтрѣ отъ SO, скорость фрегата доходила до 10 узловъ, подъ всѣми парусами. Въ продолженіе слѣдующаго дня вѣтеръ дулъ весьма тихо отъ того же румба, почему развели пары, подъ которыми и пришли въ Брестъ.

Выйдя изъ Бреста и подойдя къ южному берегу Испаніи, 24 сентября, для запаса свѣжей провизіи, зашли въ Кадиксъ, при свѣжемъ SW вѣтрѣ. Плаваніе отъ Бреста не сопровождалось никакими особенностями. Южный вѣтеръ до 22 сентября задерживалъ фрегатъ; въ этотъ же день онъ задулъ крѣпко отъ StO, но на весьма короткое время, а потомъ вдругъ отойдя къ NW, далъ возможность успѣшнѣе подвигаться впередъ.

Въ полночь на 26-е число показалась въ фрегатѣ значительная течь—по 16 дюйм. въ часъ. Посланные для осмотра поврежденій водолазы донесли, что обшивная мѣдь на форштевнѣ внизу оборвана; но что въ деревѣ поврежденій не замѣтно; внутри же видны струи воды по обѣимъ сторонамъ форштевня. Для осмотра фрегата необходимость заставила идти въ Мальту, такъ какъ доки въ Кадиксѣ были заняты.

9 октября фрегатъ прибылъ въ Мальту, сдѣлавъ переходъ въ 1102 мили въ $5^1/_4$ дней. Изъ нихъ 335 миль было пройдено подъ парами. Плаваніе совершено при благопріятныхъ обстоятельствахъ, безъ большаго волненія, и при столь попутныхъ, съ разною силою, вѣтрахъ, что реи почти не были брасоплены.

Передъ отправленіемъ изъ Кадикса, течь, при возможныхъ исправленіяхъ, сдѣланныхъ водолазами, уменьшилась до 7 дюймовъ. 12 октября фрегатъ былъ введенъ въ докъ. По осмотрѣ оказались слѣдующія поврежденія: грепъ свернутъ въ правую сторону; мѣдная планка, соединяющая его съ килемъ переломлена; въ стыкѣ грепа съ килемъ сдѣлано большое углубленіе; сильно вдавлена противъ этаго мѣста мѣдная планка и до 7 фут. фалшкиля оторвано. Причиною поврежденія, вѣроятно, была даглистовая цѣпь, которая на Кадикскомъ рейдѣ была подъ килемъ при вращеніи на ней фрегата.

23 октября фрегатъ былъ выведенъ изъ дока; воды въ двое сутокъ прибыло только 2 дюйма, а въ морѣ, при крѣпкомъ вѣтрѣ, прибыль доходила до 8 дюймовъ въ сутки. Всѣ исправленія стоили 321 фунт. стерлинговъ.

По окончаніи погрузки, 30 октября вышли въ море и въ продолженіи полутора сутокъ подвинулись удовлетворительно по настоящему курсу; но съ 1 ноября, до прибытія въ Пирей, имѣли все время восточные вѣтра, часто свѣжіе, доходившіе до крѣпкаго. Подъ парами пройдены только послѣднія 80 миль. Прибыли въ Пирей только 9 ноября.

5 февраля 1866 года фрегатъ, по распоряженію нашего посланника, отправился къ острову Санторину, куда и прибылъ на другой день, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ N. По возвращеніи въ Пирей, 16 февраля, фрегатъ снова перешелъ къ этому острову. 17-го перешли въ портъ Ніо. Отсюда перешли къ о-ву Сира и, затѣмъ въ Паросъ и обратно въ Пирей.

7-го апрѣля фрегатъ вышелъ въ море, подъ парами, для слѣдованія въ Яффу, Саидъ и Александрію. На другое утро прекратили пары и остальное плаваніе до Яффы совершили подъ парусами. До 12-го числа стояли тихіе вѣтра. 12 и 13-го числа маловѣтріе. 14-го задулъ попутный вѣтеръ отъ SW, а 15-го прибыли въ Яффу. Отсюда фрегатъ перешелъ въ портъ Саидъ, гдѣ оставался до 30 апрѣля.

30 апрѣля снялись съ якоря и, подъ парусами, перешли въ Александрію, при тихихъ перемѣнныхъ вѣтрахъ. 9 мая фрегатъ оставилъ Александрію и взялъ курсъ въ Греческій архипелагъ, подвигаясь очень тихо впередъ. Подойдя къ Кандіи, развели пары и направились къ о-ву Санторину. Отсюда былъ взятъ курсъ въ Сиру, за углемъ, куда прибыли 14 мая. Погрузка 200 тоннъ угля продолжалась только 20 часовъ, по окончаніи которой, снявшись съ якоря, къ вечеру 15 мая прибыли въ Пирей.

17 іюля 1866 г. фрегатъ отправился изъ Пирея въ Корфу, съ чрезвычайнымъ посланникомъ нашимъ въ Греціи. 19-го прибылъ на рейдъ города Корфу. Переходъ сдѣланъ подъ парами, по причинѣ штилей и противныхъ вѣтровъ.

3 августа фрегатъ оставилъ Корфу, для слѣдованія въ Кронштадтъ, при дувшемъ вѣтрѣ отъ NW, подъ парусами, и 7-го числа прибылъ въ Неаполь, пройдя подъ парусами почти до Мессинскаго пролива; но остальное разстояніе шли подъ парами, по причинѣ маловѣтрія. Въ тотъ же день получили по телеграфу извѣстіе отъ нашего посланника при Греческомъ дворѣ, что пред-

назначенный на смѣну фрегата «Пересвѣтъ», фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» уже прибылъ въ Ниццу. «Пересвѣтъ» снялся съ якоря подъ парами, по причинѣ маловѣтрія, и отправился въ Виллафранку. На этомъ переходѣ, для успѣшности плаванія, 22 часа шли подъ парами, а остальные 2 сутокъ и 4 часа подъ парусами. 10 августа бросили якорь на Виллафранкскомъ рейдѣ. 17-го числа фрегатъ оставилъ Виллафранкскій рейдъ, подъ парами, которые были прекращены по выходѣ изъ залива и поставлены марсели въ два рифа, при свѣжемъ NW вѣтрѣ. Плаваніе до Гибралтара совершено при тихихъ, большею частію попутныхъ вѣтрахъ, особенно же отъ Балеарскихъ острововъ до мыса Gata. Подойдя къ этому мысу вечеромъ 24 августа заштилѣли, почему развели пары и оставшіяся 160 миль сдѣлали подъ парами.

28 августа фрегатъ вышелъ изъ Гибралтара подъ парами, при вѣтрѣ отъ SW, который скоро перешелъ къ NW и не дозволилъ фрегату идти болѣе 7 узловъ. По выходѣ изъ подъ вліяній теченій пролива, вступили подъ паруса и съ этого времени, въ продолженіе $10^1/_2$ дней, фрегатъ почти не шелъ ближе 3 румбовъ отъ настоящаго курса и только одинъ разъ, 4 часа, могъ идти безъ дрейфа. Волненіе, особенно же зыбь, все время были весьма велики и фрегатъ постоянно имѣлъ большую качку. До параллели Опорто все разстояніе было вылавировано, при дувшемъ часто весьма свѣжемъ вѣтрѣ, принуждавшемъ брать два и три рифа у марселей.

10 сентября вѣтеръ перешелъ къ SW и далъ фрегату ходу 10 узловъ; но вскорѣ перешелъ къ NNO и съ этого времени до 14-го числа, т. е. до прихода на Шербургскій рейдъ, пользовались благопріятными вѣтрами, хотя во все время качка не прекращалась. Каналъ былъ пройденъ въ 16 часовъ времени. Ночь и пасмурность принудили оставаться до разсвѣта въ морѣ.

Снявшись съ якоря съ Шербургскаго рейда 25 сентября, подъ парами, при противномъ вѣтрѣ, только у Галопера поставили паруса и начали лавировать. Пройдя Доггеръ-Банку, 1 октября, получили попутный вѣтеръ, съ которымъ, пройдя Скагеракъ и Категатъ, 3-го числа подошли къ Ниборгу, гдѣ взяли лоцмана. При входѣ въ Большой Бельтъ, зашедшій вѣтеръ принудилъ развести пары, подъ которыми и прибыли въ Киль.

8 апрѣля вышли изъ Киля и 12-го прибыли въ Кронштадтъ.

67.

Фрегатъ „Дмитрій Донской“.

30 сентября 1865 года фрегатъ «Дмитрій Донской», подъ командою капитана 1 ранга Майделя, снялся съ Кронштадтскаго рейда и вступилъ подъ пары. Въ Балтійскомъ морѣ фрегатъ продолжалъ плаваніе подъ парами и парусами, имѣя умѣренный вѣтеръ изъ NW четверти. 3 октября, по случаю пасмурности, стали на якорь у мыса Дарсерортъ. Снявшись съ разсвѣтомъ 4-го числа съ якоря, фрегатъ у сѣверной оконечности о-ва Лангеланда принужденъ былъ, по случаю тумана, опять стать на якорь. 7 октября фрегатъ перешелъ на Ниборгскій рейдъ.

Пополнивъ запасы угля, 12 октября фрегатъ снялся съ Ниборгскаго рейда, но вечеромъ того же числа, за темнотою, сталъ на якорь у о-ва Самсъ-э. Съ разсвѣтомъ 13-го опять снялись съ якоря, прошли подъ парами Категатъ, при противномъ вѣтрѣ, и обогнули Скагенъ къ полночи. 14 октября, при задувшемъ ровномъ вѣтрѣ отъ NtW, вступили подъ паруса, но черезъ нѣсколько часовъ вѣтеръ стихъ, почему развели пары. Къ вечеру вѣтеръ отъ SSO началъ крѣпчать и въ полночь дошелъ до силы шторма. 15-го числа вѣтеръ, переходя къ SW, развелъ большую неправильную зыбь, вслѣдствіе чего, подошедшею къ носу фрегата волною, обломило утлегарь, усы и мартинъ-гикъ, —весь этотъ рангоутъ, спутанный вмѣстѣ сѣткою утлегаря, невозможно было поднять на фрегатъ; оставалось только скорѣе обрубить такелажъ, задерживавшійся у борта, подвергавшагося его ударамъ. Удалось взять на фрегатъ только кливеръ. 18 числа фрегатъ держался подъ парусами, при жестокомъ вѣтрѣ отъ SSW. Въ 10-ть часовъ вечера, когда вѣтеръ сдѣлался тише, фрегатъ вступилъ подъ пары, и 18-го числа вошелъ въ Англійскій каналъ. Плаваніе по каналу до мыса Бичигеда затруднялось свѣжимъ противнымъ вѣтромъ, который въ этомъ мѣстѣ перешелъ къ NO. 20-го числа фрегатъ вошелъ на Шербургскій рейдъ.

Снявшись съ Шербургскаго рейда 30 октября, фрегатъ, слѣ-

дуя подъ парами, вышелъ на другой день къ вечеру изъ Англійскаго канала. Получивъ въ тоже время свѣжій вѣтеръ отъ SO, прекратили пары и вступили подъ паруса. Переходъ до мыса Финистера фрегатъ сдѣлалъ перемѣнными, большею частію попутными вѣтрами, и миновалъ очень удачно, къ 3 ноября, Бискайскую бухту. Послѣ того задулъ SW, противъ котораго фрегатъ боролся 10 дней; нерѣдко крѣпчавшій вѣтеръ заставлялъ брать четвертый рифъ. Наконецъ 13 ноября фрегатъ подошелъ къ параллели мыса С.-Винцента, выигравъ 10-ти дневною лавировкою 400 миль по прямому курсу. 13-го числа ночью SW до того усилился, что принудилъ закрѣпить крюйсель. 14-го вѣтеръ постепенно началъ стихать и превратился въ мертвый штиль. 17 ноября вечеромъ задулъ вѣтеръ, который, постепенно свѣжѣя, сдѣлался попутнымъ отъ NW. 19 ноября подошли къ о-ву Тенерифу и продержавшись ночь подъ парусами, вошли 20 ноября утромъ на рейдъ Санта-Круцъ.

22 ноября, при маловѣтріи отъ SW, фрегатъ снялся съ якоря подъ парами. Пройдя къ слѣдующему полдню 170 итал. миль, прекратили пары и вступили подъ паруса, при легкомъ вѣтрѣ OSO. 25-го пересѣкли тропикъ Рака, въ долготѣ 21° 25′ W, а 26-го получили NO пасатъ, въ широтѣ 20°54′, долготѣ 23° W. 27-го вечеромъ фрегатъ подошелъ къ островамъ Зеленаго мыса и 28 ноября, сталъ на якорь на рейдѣ Порто-Гранде.

14 декабря фрегатъ снялся подъ парусами съ рейда Порто-Гранде. На другой день, обогнувъ опасную оконечность о-ва Сантъ-Яго, продолжали плаваніе, при свѣжемъ NO пасатѣ, въ бейдевиндъ. По мѣрѣ приближенія въ африканскому берегу, вѣтеръ переходилъ болѣе къ O и дѣлался тише. Въ 130 миляхъ отъ р. Гамбіи, фрегатъ вступилъ, при противномъ вѣтрѣ, подъ пары. Имѣя въ полдень 18 декабря вѣрный пунктъ по обсерваціи, фрегатъ подошелъ къ красному бакану, который ограждаетъ мелководіе сѣверной части устья р. Гамбіи,—тутъ, на глубинѣ 6 саженъ, стали на якорь, потому что берегъ совершенно закрылся густымъ туманомъ. 19 декабря вошли въ р. Гамбію. При входѣ фрегата на рейдъ города Батхерста (англійская колонія), крѣпость и губернаторскій домъ салютовали фрегату.

28 декабря фрегатъ снялся съ якоря съ рейда города Батхер-

ста, подъ парами. Выйдя изъ устья рѣчки Гамбіи, фрегатъ прекратилъ пары и вступилъ, при брамсельномъ вѣтрѣ отъ NNW, подъ паруса. Удалившись отъ берега, получили NO пасатъ, съ которымъ продолжали плаваніе до 8° N шир. Приблизившись къ этой широтѣ фрегатъ пользовался перемѣнными морскими и береговыми вѣтрами.

2 января 1866 года фрегатъ, при маловѣтріи, вступилъ подъ пары, прошелъ 30 миль и сталъ на якорь на рейдѣ города Монровія (республики Либерія).

6 января 1866 года, при маловѣтріи отъ NW, фрегатъ снялся, подъ парами, съ рейда Монровія. При первыхъ признакахъ SO пасата, фрегатъ, 8 января, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса; того же числа въ полночь пересѣкли экваторъ, въ долготѣ 13° 12′ W отъ Гринича. Потерявъ 19 января пасатъ, того же дня получили, въ широтѣ 20° 30′ S, долготѣ 30° 30′ W, тихій NO муссонъ, съ которымъ 22-го подошли на видъ мыса Фріо и 23-го, съ разсвѣтомъ, бросили якорь на рейдѣ Ріо-Жанейро.

2 февраля фрегатъ перешелъ къ острову Гранде и сталъ на якорь въ бухтѣ Абрао, для практическихъ упражненій гардемаринъ и кондукторовъ. 28 февраля фрегатъ снялся изъ бухты Абрао и перешелъ на Ріо-Жанейрскій рейдъ.

12 марта фрегатъ снялся съ якоря съ Ріо-Жанейрскаго рейда и, пройдя при противномъ маловѣтріи 200 миль подъ парами, вступилъ подъ паруса. Имѣя вѣтеръ O, фрегатъ лавировалъ до долготы 34° W, гдѣ получилъ SO пасатъ, съ которымъ 18 марта началъ плаваніе къ сѣверу. Потерявъ пасатъ въ широтѣ 1° 45′ S и пройдя 100 миль по меридіану, при штилѣ, подъ парами, получили NO пасатъ, въ широтѣ 0° 6′ S. Экваторъ пересѣкли въ долготѣ 32° W. Пасатъ провожалъ фрегатъ до широты 25° N. Съ прекращеніемъ его, вѣтръ постепенно перешелъ черезъ S къ W. 23 апрѣля, фрегатъ, при густомъ туманѣ, подошелъ къ Азорскимъ островамъ; пролежавъ ночь въ дрейфѣ, и, войдя 24-го утромъ на рейдъ острова Фаяла, сталъ на якорь.

3 мая фрегатъ снялся съ якоря съ Фаяльскаго рейда. Обогнувъ островъ подъ парами, вступили подъ паруса, при легкомъ S, который постепенно усиливаясь, далъ возможность сдѣлать въ 6 дней 1014 миль. Не дойдя 200 миль до Плимута, фрегатъ встрѣ-

тилъ сильный OtN, противъ котораго боролись 4 дня. 13 мая вѣтеръ достигъ степени шторма. 14-го вѣтеръ началъ стихать, а 15-го фрегатъ, подъ парами, вошелъ на Плимутскій рейдъ и сталъ на якорь.

23 мая фрегатъ снялся съ якоря подъ парами. 24-го, при выходѣ изъ Англійскаго канала, прекратили пары. Все плаваніе Нѣмецкимъ моремъ сопровождалось тихимъ попутнымъ вѣтромъ. Подойдя 29 мая къ мысу Скагену, фрегатъ вступилъ подъ пары и пройдя къ 9 часамъ вечера Категатъ, сталъ при входѣ въ Большой Бельтъ на якорь, а 30-го числа перешелъ на Ниборгскій рейдъ.

7 іюня фрегатъ снялся съ Ниборгскаго рейда и вступилъ подъ пары. Выйдя утромъ 8-го числа изъ Бельта, получили вѣтеръ отъ SW, прекратили пары и вступили подъ паруса. 9-го числа, заштилѣвъ у маяка Эстеръ-Гарнсгольмъ, вступили подъ пары. 10-го утромъ, обогнули Дагерортъ, при густомъ туманѣ. Пройдя маякъ Оденсгольмъ, въ машинѣ сломалось нажимное кольцо паровыхъ золотниковъ; по этому случаю фрегатъ проштилѣвалъ сутки. Получивъ 11-го тихій вѣтеръ отъ N, въ тотъ же день обогнули S оконечность Гогланда, и 12-го прибыли, подъ парами, при противномъ вѣтрѣ, на Кронштадтскій рейдъ.

СУДА ВОЗВРАТИВШІЯСЯ ИЗЪ КРУГОСВѢТНАГО ПЛАВАНІЯ.

(Корветъ «Калевала», клиперъ «Абрекъ» и корветъ «Богатырь»).

68.

Корветъ „Калевала“ и клиперъ „Абрекъ“.

По распоряженію начальника эскадры Тихаго океана, клиперъ «Абрекъ», подъ командою капитана 1 ранга Пилкина, оставилъ Сингапуръ 2 февраля 1865 г., вмѣстѣ съ корветомъ «Калевала» (командующій лейтенантъ Геркенъ). Оба слѣдовали соединенно и прибыли въ Анжеръ 5 февраля. 6-го отправились далѣе къ мысу Доброй Надежды, гдѣ и бросили якорь въ Столовой бухтѣ 14 марта. Простоявъ здѣсь однѣ сутки, 15-го ушли въ море, а 25-го

стали на якорь на рейдѣ о-ва Св. Елены. 28 марта снялись съ якоря и 7 мая бросили его въ Гавръ-де-Грасъ, гдѣ простояли до 27 мая.

Плаваніе клипера отъ Японіи до Европы не заключало въ себѣ никакихъ особенностей; оно сопровождалось большею частію благопріятными обстоятельствами и за весь переходъ едва имѣли 4 много 5 крѣпкихъ вѣтровъ. Только уже около Англійскаго канала эти обстоятельства нѣсколько измѣнились и свѣжій NO, перемежающійся штилемъ, продержалъ клиперъ шесть сутокъ на одномъ мѣстѣ. Въ Индѣйскомъ океанѣ, на меридіанѣ Бурбона, имѣли что-то похожее на ураганъ, а за тѣмъ сутки крѣпкаго вѣтра. Отъ Зондскаго пролива до параллели 21° имѣли чрезвычайно тихіе вѣтры; на этой же параллели пасатъ дулъ свѣжо, что́ нѣсколько противорѣчитъ совѣту Мори, который говоритъ, что надо пересѣкать Индѣйскій океанъ между параллелями 15° и 18°, такъ какъ тутъ встрѣчается пасатъ свѣжѣе, нежели выше или ниже этихъ параллелей. Проходя Китайское море, въ концѣ января, клиперъ не встрѣтилъ уже тамъ NO муссона, что́ по времени года чрезвычайно рано.

Снявшись съ якоря изъ Гавръ-де-Граса 27 мая, 3-го числа іюня прибыли въ Копенгагенъ, гдѣ простояли трое сутокъ, для заготовленія угля и свѣжей провизіи. 10 іюня благополучно прибыли въ Кронштадтъ."

69.

Корветъ „Богатырь".

Получивъ предписаніе начальника эскары возвратиться въ Кронштадтъ, корветъ «Богатырь» — командующій лейтенантъ баронъ Бухгольцъ, — 30 сентября 1865 г. перешелъ съ Нагасакскаго рейда въ Гонгъ-Конгъ, для обмундированія команды и пополненія продовольственныхъ запасовъ.

Пройдя 2 часа подъ парами, вступили подъ паруса, при ровномъ N вѣтрѣ. Пользуясь затѣмъ NO муссономъ, корветъ въ 6 сутокъ дошелъ до Гон-Конга, пройдя разстояніе въ 1155 миль.

*

15 октября вышли подъ парами изъ Гон-Конга и пройдя входные острова, прекратили пары и, продолжая плаваніе подъ парусами, при NO муссонѣ, дошли до 7° N широты. Когда муссонъ началъ стихать и мѣняться на маловѣтріе отъ SW, тогда развели пары и, подъ парами и парусами, прибыли 24-го числа на Сингапурскій рейдъ.

Простоявъ три дня въ Сингапурѣ для принятія угля, 28 октября снялись съ якоря. Штиль и противное маловѣтріе заставили слѣдовать подъ парами и зайти въ Батавію, для пополненія топлива, куда и прибыли 31 октября. Простоявъ здѣсь два дня, 3 ноября направились въ Зондскій проливъ. Проходя Анжеръ, остановились на два часа, для покупки зелени и живности, и въ полночь вышли въ Индѣйскій океанъ, который прошли, считая отъ Анжера до Саймойнсъ-бая въ 28 дней. 1 декабря бросили здѣсь якорь.

Среднее суточное плаваніе корвета было 190 миль; считая большее 255, а самое малое 51 милю. Подъ парами шли до выхода изъ Зондскаго пролива и потомъ 17 ноября, находясь около меридіана о-ва Маврикія, во время маловѣтрія.

23 декабря перешли изъ Саймойнсъ-бая въ Табль-бай, для передачи на клиперъ «Изумрудъ» нарѣзнаго орудія со снарядами.

29 декабря корветъ снялся съ якоря подъ парами, но задувшій SW позволилъ вечеромъ прекратить пары и вступить подъ паруса. Легкіе SW и S вѣтры проводили корветъ, 5 января 1866 г., до тропиковъ SO пасата, который 9 января довелъ корветъ до о-ва Св. Елены, гдѣ и бросили якорь.

12 января оставили о-въ Св. Елены, подъ парусами, и ночью съ 13 на 14-е число имѣли въ продолженіе 3 часовъ штиль,— случай рѣдкій въ 13° S широты и въ разстояніи болѣе 130 миль отъ ближайшаго берега, т. е. о-ва Св. Елены.

21 января потеряли SO пасатъ, въ 2° S широты; послѣ чего, идя подъ парами по меридіану, пришлось пересѣчь экваторъ въ 22° 39′ W долготы. Паровое 43 часовое плаваніе корвета и легкіе перемѣнные вѣтра довели корветъ, 27 января, до NO пасата, который получили въ 5° 30′ N широты и 25° 30′ W долготы.

1 февраля прошли параллель острововъ Зеленаго мыса, въ разстояніи 600 миль отъ о-ва Яго. Сѣверный пасатъ, въ сравненіи

съ южнымъ, нашли гораздо круче (почти постоянно NNO) и вдвое свѣжѣе, такъ что, при выходѣ изъ тропика, онъ вогналъ корветъ даже въ рифы на трое сутокъ. 12 февраля прошли параллель Азорскихъ острововъ, въ разстояніи 1000 миль.

Постоянные свѣжіе восточные вѣтра, исключая какихъ-нибудь 4 дней, когда имѣли западные, отбросили корветъ къ Нью-фаундлэндскимъ мелямъ, а потому, по случаю противныхъ вѣтровъ, только 1 марта бросили якорь въ Плимутѣ.

Изъ Плимута корветъ перешелъ въ Шербургъ, для пополненія запасовъ и оттуда, 16 апрѣля, ушелъ въ Киль, куда и прибылъ 23 апрѣля.

Выйдя 30 апрѣля изъ Киля, корветъ 6 мая бросилъ якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ. Продолжительные штили и постоянные NO вѣтры заставили корветъ сдѣлать почти весь переходъ подъ парами.

1866 годъ.

70.

Фрегатъ „Свѣтлана“.

3 сентября 1866 г. вышелъ изъ Кронштадта, для практическаго плаванія съ гардемаринами и кондукторами, фрегатъ «Свѣтлана», подъ командою капитанъ-лейтенанта Дрешера. Слѣдуя вмѣстѣ съ эскадрою Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, фрегатъ сопровождалъ эскадру до выхода изъ Финскаго залива въ Балтійское море. 5 сентября, пройдя меридіанъ Дагерорта и отсалютовавъ американскому флагу, фрегатъ взялъ курсъ къ острову Готланду; американская же эскадра пошла въ Стокгольмъ. До 8 часовъ вечера продолжали плаваніе подъ парами, но съ этого времени, въ продолженіе 6, 7, 8, 9 и 10 сентября, шли подъ парусами, при SW вѣтрѣ, и фрегатъ не выходилъ изъ подъ рифленныхъ парусовъ. 11-го числа вѣтеръ началъ отходить къ S и стихъ. Подходя къ меридіану Борнгольма, развели пары, а къ утру 12-го подошли къ Бельту, гдѣ къ вечеру стали на якорь предъ

входомъ на Ниборгскій рейдъ. 13 сентября фрегатъ перешелъ на самый рейдъ.

18 сентября фрегатъ оставилъ Ниборгъ. 20-го, пройдя Скагенъ, вступилъ подъ паруса и Нѣмецкое море прошелъ, при необыкновенно благопріятныхъ обстоятельствахъ, подъ брамселями и лиселями съ лѣвой. 23-го, въ 60 миляхъ отъ Галопера, развели пары и 24-го, къ полдню, пришли въ Шербургъ. Въ Шербургѣ фрегатъ налился водой, вытянулъ стень-такелажъ и пополнилъ запасы. 30 сентября фрегатъ вышелъ изъ Шербурга въ Плимутъ, переходъ куда совершилъ въ 24 часа. Здѣсь фрегатъ запасся сухарями, ромомъ и всѣмъ тѣмъ, что въ Англіи дешевле получить, а 8 октября вышелъ изъ Плимута, подъ парами, которые прекратили перейдя Эдистонскій маякъ, при ровномъ SO. Къ полуночи вышли изъ Англійскаго канала. До 12-го числа подвигались впередъ лавировкой, а съ этого дня задувшій NW позволялъ править по курсу до самаго Лисабона, куда прибыли 15 октября.

26 октября фрегатъ былъ готовъ къ выходу въ море, но неожиданная смерть лейтенанта Каразина задержала его до 29 октября. Выйдя съ Лисабонскаго рейда подъ парами, у мыса Св. Марфы, вступили подъ паруса, а 2 ноября бросили якорь на Фунчальскомъ рейдѣ.

6 ноября фрегатъ ушелъ къ островамъ Зеленаго мыса, подъ парами, а отойдя 15 миль получили легкій SW, почему и прекратили пары. Съ перемѣнными вѣтрами пришли на видъ Канарскихъ острововъ. 10 ноября штилюя у о-ва Гомера, развели пары и, пройдя 36 миль, прекратили ихъ. 11, 12 и 13-го лавировали, при противномъ вѣтрѣ, дувшемъ отъ SW. 14-го развели пары и, пройдя 234 мили, 15-го получили легкій SO, почему и вступили подъ паруса. Тропикъ Рака пересѣкли въ долготѣ 20° 17′ W. 14 ноября замѣтили, что степсъ бизань-мачты съ гнилью, и подведенная подъ него подушка совершенно сгнила. Немедленно разружили бизань-мачту и оставили одну бизань. Въ ночь съ 17 на 18-е получили NO пасатъ, въ широтѣ 21° 22′ N, долготѣ 23° 33′ W, который довелъ фрегатъ до острововъ Зеленаго мыса. Въ 37 миляхъ отъ Порто-Гранде, развели пары, подъ которыми 19-го прибыли на рейдъ.

Приподнявъ здѣсь мачту, съ помощію стрѣлъ изъ запаснаго рангоута, и вырубивъ гниль, сдѣлали новую подушку, и, проконопативъ баргоутъ, фрегатъ, 15 декабря, вышелъ изъ Порто-Гранде, а 3 января 1867 г. благополучно прибылъ въ Ріо-Жанейро.

28 февраля оставили Ріо-Жанейро. 18 апрѣля фрегатъ прибылъ на рейдъ о-ва Фаяла. По выходѣ изъ Ріо-Жанейро, шли подъ парами до слѣдующаго утра, когда у мыса Фріо вступили подъ паруса, при вѣтрѣ отъ О. До 8 марта имѣли тихіе вѣтра, измѣнявшіеся отъ OSO до ONO. 8-го числа вѣтеръ сталъ отходить къ N; 10-го вѣтеръ перешелъ къ ONO и позволилъ пройти параллель Тринидада, въ 90 миляхъ восточнѣе острова. 19 марта, въ широтѣ 16° 56′ S, долготѣ 58° 57′ W, получили SO пасатъ. 27 марта пересѣкли экваторъ въ долготѣ 26° 24′ W, а въ полдень 28-го потеряли пасатъ, въ широтѣ 1° 40′, и вступили въ полосу штилей. До 30 марта, пользуясь легкими вѣтрами, перемѣнили широту до 3° 10′ N, а здѣсь, при штилѣ, развели пары, подъ которыми шли до встрѣчи съ NO пасатомъ, который начался въ широтѣ 5° 3′ N, долготѣ 26° 20′ W. Плаваніе съ NO пасатомъ было весьма благополучно. 17 апрѣля вѣтеръ сталъ переходить къ S, и къ вечеру уже позволилъ лечь настоящимъ курсомъ на о-въ Фаяль, на SW 7°. 20 апрѣля снялись якоря, а 28-го вошли на Брестскій рейдъ. Простоявъ тамъ 3 недѣли, 17 мая снялись съ якоря. 18-го обложило кругомъ мрачностію и въ ночь на 19-е число фрегатъ коснулся носомъ песчаной мели на восточной окраинѣ Гудвинсандской банки. Утромъ, при полной водѣ, фрегатъ сошелъ съ мели и, пройдя Галоперскій маякъ, вступилъ подъ паруса. 21-го развели пары. 23-го обогнули Скагенъ и 26 мая прибыли въ Киль.

6 іюня фрегатъ вышелъ изъ Киля, для слѣдованія въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 13 іюня.

71.

Фрегатъ „Генералъ Адмиралъ“.

8 іюня 1866 г. вышелъ изъ Кронштадта въ Средиземное море фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», подъ командою капитана 1-го ранга

Бутакова. По случаю совершеннаго штиля, до утра 10 іюня шли подъ парами. Когда же задулъ тихій вѣтеръ, прекратили пары; но 11 числа, вечеромъ, развели ихъ снова и прошли островъ Готландъ при туманѣ. Въ 7 часовъ утра 12-го, вступили подъ паруса, а 14-го, къ разсвѣту, приблизились къ о-ву Борнгольму; но здѣсь получили тихій противный вѣтеръ, почему, послѣ суточной безполезной лавировки, 15 числа развели пары и черезъ нѣсколько часовъ бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ. Въ тотъ же день, вмѣстѣ съ яхтой «Штандартъ» и пароходо-фрегатомъ «Олафъ», перешли къ мѣстечку Хумлебекъ, въ 20 миляхъ отъ Копенгагена, для того, чтобы участвовать при салютѣ во время обѣда, даннаго на яхтѣ «Штандартъ» Его Императорскимъ Высочествомъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ Датской Королевской Фамиліи, а 19-го числа возвратились на Копенгагенскій рейдъ.

Окончивъ счеты съ берегомъ, 22 числа фрегатъ перешелъ въ Хумлебекъ, откуда, 24 числа, отправился въ дальнѣйшее плаваніе. Категатъ и Скагеракъ прошли подъ парами, а 25-го, обогнувъ мысъ Скагенъ, прекратили пары и вступили подъ паруса, при W вѣтрѣ. Первыя сутки мало выигрывали лавировкой, а на вторыя вѣтеръ установился отъ NW и далъ возможность лечь прямо въ Англійскій каналъ.

29 іюня заштилѣло, почему развели пары, при помощи которыхъ 1 іюля пришли на Шербургскій рейдъ. Фрегатъ оставилъ Шербургъ 8 іюля, при штилѣ и маловѣтріи отъ W, почему продолжалъ плаваніе подъ парами. 9-го числа, въ 8 часовъ утра, миновалъ Едистонскій маякъ; выйдя въ океанъ, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, при маловѣтріи отъ SW. Ночью легкій вѣтеръ задулъ отъ O; къ разсвѣту поставили лисели, и въ продолженіе всего плаванія до мыса С.-Винцента не выходили изъ лиселей; вѣтеръ хотя мѣнялся, но постоянно дулъ изъ сѣверной половины компаса; весьма рѣдко онъ свѣжѣлъ на столько, чтобы дать ходу до 11 узловъ. Все плаваніе было посвящено артиллерійскимъ ученьямъ и отчасти парусным.

Съ 14 на 15 іюля ночью обогнули мысъ С.-Винцентъ; 16-го, при очистившейся пасмурности, увидѣли маякъ къ сѣверу отъ фрегатскаго курса, но, сблизившись съ нимъ, удостовѣрились,

что это не Кадикскій маякъ, а вновь-строющійся при устьѣ рѣки Гвадалквивиръ; миновавъ маякъ, направились на Кадиксъ и вскорѣ увидѣли его. По случаю совершеннаго штиля, фрегатъ вступилъ подъ пары, а въ 6 час. вечера сталъ фертоингъ на Кадикскомъ рейдѣ, поднявъ карантинный флагъ. Пріѣхавшій карантинный чиновникъ объявилъ, что фрегатъ останется трое сутокъ въ обсерваціи; но правленіе оказалось столь снисходительно, что выпустило его на практику шестью часами раньше трехъ сутокъ.

Въ Кадиксѣ приняли 100 тоннъ каменнаго угля, по цѣнѣ 11 р. 30 к. за тоннъ. Въ плаваніе изъ Шербурга фрегатъ находился подъ парами $31^1/_2$ часа и прошелъ 214 миль, подъ парусами 7 сутокъ и прошелъ 961 милю.

Во время стоянки фрегата въ Кадиксѣ, повѣряли гребной валъ, для чего поднимали его частями.

Съ разсвѣтомъ 22 іюля фрегатъ оставилъ Кадикскій рейдъ при маловѣтріи отъ О. Не доходя мыса Трафальгара, вѣтеръ началъ быстро свѣжѣть и скрѣпчалъ до того, что съ 36 оборотами винта, фрегатъ имѣлъ ходу отъ 5 до 6 узловъ. Колѣнчатый валъ, на которомъ была трещина, началъ было разгорячаться, и только по прошествіи часа, въ который шли самымъ малымъ ходомъ, онъ остылъ; прибавляя ходъ понемногу, вскорѣ опять дошли до 35 оборотовъ.

Пройдя самую узкую часть Гибралтарскаго пролива и по минованіи мыса Тарифа, вѣтеръ постепенно ослабѣвалъ; когда же фрегатъ проходилъ портъ Гибралтаръ, въ 9 час. вечера, почти совершенно заштилѣло, почему и продолжалъ плаваніе подъ парами. Въ полдень 23-го числа прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса при вѣтрѣ, задувшемъ отъ О, который не давалъ много выигрывать при лавировкѣ, ибо на ночь постоянно штилѣло.

Съ 23 до 28 іюля, съ противнымъ маловѣтріемъ, въ 5 дней сдѣлали всего 170 миль по курсу, и хотя время это было употреблено съ пользой для парусныхъ ученій, но, имѣя въ виду ускоренія плаванія, 28-го утромъ вступили подъ пары, а 30-го прекратили ихъ. Утромъ находились немного восточнѣе меридіана порта Магона; вѣтеръ отъ N, нашедшій шквалomъ, въ весьма короткое время скрѣпчалъ до того, что вогналъ во всѣ

рифы и даже вынудилъ остаться подъ однимъ гротъ-марселемъ, глухо-зарифленнымъ.

31 іюля вѣтеръ стихъ и, отойдя къ О, далъ возможность лечь по меридіану. 1 августа, въ полдень, находились на параллели пролива Бонифачіо. Къ 4 час. пополудни вѣтеръ опять скрѣпчалъ отъ NO; послѣдовательно убавляя парусовъ, къ ночи остались подъ однимъ гротъ-марселемъ во всѣ рифы. Къ разсвѣту 2 августа стихло и совершенно заштилѣло, почему вступилъ подъ пары и 3 числа, съ разсвѣтомъ, сталъ на бочку мертваго якоря на Виллафранкскомъ рейдѣ, подлѣ французскаго артиллерійскаго учебнаго 3-хъ дечнаго корабля «Louis XIV,» за мѣнившаго «Montebello», который, по ветхости, сданъ къ порту.

По прибытіи на рейдъ фрегата «Пересвѣтъ», приняли отъ него все необходимое. Такъ какъ онъ истощилъ уже всѣ свои запасы и фрегатъ весьма облегчился, то взамѣнъ тяжести, снятой съ него, передали ему съ фрегата до 1500 пуд. баласту, который надо было достать изъ подъ водяныхъ систернъ.

Весь переходъ продолжался 12 сутокъ, изъ нихъ въ 98½ час. дѣйствія машины пройдено 613 миль подъ парами, на что употреблено 21189 пуд. угля, стоющаго 3814 руб., и подъ парусами 574 мили.

14 августа, утромъ, фрегатъ оставилъ Виллафранкскій рейдъ. По случаю мертваго штиля, продолжалъ плаваніе подъ парами и прекратилъ ихъ 18 августа въ полдень, по приходѣ въ Корфу.

Во время съемки съ якоря, въ лазаретъ явился первый больной съ припадками холерическаго свойства; 15-го явилось двое съ холерою и одинъ съ поносомъ холерическаго характера.

Весь переходъ отъ Виллафранки до Корфу продолжался четверо сутокъ, 803 мили, на что употреблено 20800 пуд. угля.

26 августа утромъ оставили Корфіотскій рейдъ. Причины побудившія выйдти въ море, состояли въ слѣдующемъ: Его Величество Король Греческій долженъ былъ переѣхать изъ Корфу въ Аѳины, въ теченіе 10 дней. Жители Корфу и въ особенности высшій классъ общества, не смотря на удовлетворительное состояніе здоровье команды, смотрѣли на выходъ фрегата, какъ на средство, уничтожавшее опасенія, въ наложеніи карантина на Корфу, отъ центральнаго правленія изъ Аѳинъ.

Фрегатъ отправился въ Пирей и, состоя тамъ при посланникѣ нашемъ при Греческомъ дворѣ, неоднократно посѣщалъ островъ Кандію, для доставленія оттуда семействъ кандіотовъ (*).

10 іюня 1867 г. принялъ командованіе фрегатомъ капитанъ 1 ранга Ѳедоровскій, получившій распоряженіе слѣдовать съ фрегатомъ въ Кронштадтъ.

Получивъ предписаніе отъ начальника судовъ въ Греческихъ водахъ находящихся, отправиться въ Балтику, фрегатъ, съ разсвѣтомъ 27 іюня, вышелъ подъ парами съ рейда Суда и отправился по назначенію. Крѣпкій W вѣтръ заставилъ фрегатъ идти подъ парами до мередіана мыса Матапана, гдѣ большая зыбь и увеличившійся W вѣтръ, уменьшили ходъ фрегата до $2^1/_2$ узловъ; тогда прекративъ пары и поднявъ винтъ, легли въ бейдевиндъ на правый галсъ, подъ марселями въ три рифа и фокомъ. Утромъ вѣтръ началъ стихать, не измѣняясь въ направленіи.

Не смотря на все усиліе придти въ Мальту подъ парусами, принуждены были, по причинѣ совершеннаго штиля, въ ночь на 29 іюня, развести пары, подъ которыми пришли на рейдъ Лавалетты 1 іюля, въ 6 часовъ вечера, сдѣлавъ подъ парусами 198 миль (въ продолженіе $52^1/_2$ часовъ) и подъ парами 338 миль (въ теченіе $55^1/_2$ часовъ). Наканунѣ прихода лопнула лѣвая питательная труба, исправленіе которой задержало фрегатъ на 10 часовъ; въ морѣ временное исправленіе трубы состояло въ оклетневаніи и скрѣпленіи лопнувшаго мѣста желѣзнымъ бугелемъ. Главный командиръ порта, контръ-адмиралъ Келлетъ, съ полною любезностью предложилъ воспользоваться отъ порта всѣмъ необходимымъ для фрегата.

Исправленіе питательной трубы, не смотря на обѣщаніе адмирала Келлета, задержало фрегатъ въ Мальтѣ долѣе предположенія. 8 іюля, въ 2 часа ночи, тотчасъ по изготовленіи трубы, фрегатъ вышелъ съ Малтійскаго рейда, подъ парами, при совершенномъ штилѣ. Утромъ этого же дня, въ 10 час., получивъ тихій NW, переходившій часто къ W,—прекратили пары и начали лавировку къ о-ву Пантелларія, при чемъ, при

(*) Скот. Эскадру кап. 1 р. Бутакова.

бомъ-брамсельномъ вѣтрѣ, безъ волненія, при 6 узлахъ ходу, фрегатъ поворачивалъ оверъ-штагъ превосходно, совершенно безъ задняго хода. Въ ночь 10 іюля, когда фрегатъ находился въ 15 миляхъ отъ о-ва Пантелларія, вѣтръ совершенно стихъ, почему принуждены были пройти мысъ Бонъ подъ парами, которые прекратили, пройдя меридіанъ о-ва Зембра (Sembra). Отсюда до мыса де-Гатта плаваніе сопровождалось частыми штилями и перемѣнными вѣтрами, чаще дувшими отъ W. Попутнымъ вѣтромъ фрегатъ могъ сдѣлать только до 200 миль. 17 іюля снова развели пары, подъ которыми прошли Гибралтарскій проливъ, а 19 іюля, въ 9 час. утра, стали фертоингъ на Кадикскомъ рейдѣ.

На этомъ переходѣ фрегатъ переплылъ подъ парусами 897,2 миль, въ 8 дней $15^{3}/_{4}$ часовъ и 482,4 мили подъ парами, въ продолженіе 2 дней $15^{1}/_{2}$ часовъ. Пары разводимы были только при совершенномъ штилѣ, что́ очень продлило плаваніе фрегата отъ Мальты до Кадикса.

Оставивъ Кадикскій рейдъ 25 іюля, въ $3^{1}/_{2}$ часа пополудни, фрегатъ слѣдовалъ подъ парами до мыса С.-Винцента, пройдя который встрѣтилъ довольно свѣжій NNW, съ большою зыбью, уменьшавшей значительно ходъ фрегата, а потому, прекративъ пары и поставивъ паруса, легли въ бейдевиндъ на правый галсъ, расчитывая пролежать въ океанъ до полосы W вѣтровъ. Сѣверный вѣтръ весьма мало измѣнялся въ силѣ и направленіи до широты 38° 18′ N, долготы 14° 7′ W, которой фрегатъ достигъ 29 іюля и гдѣ начался мертвый штиль, заставившій закрѣпить паруса и идти подъ парами до 7 часовъ утра 30 іюля. Утромъ этого дня получили тихій S, постепенно усиливавшійся и доводившій по временамъ до 12 узловъ хода. Съ этимъ вѣтромъ дошли почти до меридіана острововъ Сцилли, гдѣ въ ночь 3 августа вѣтръ совершенно стихъ. Фрегатъ подъ парами пришелъ на Шербургскій рейдъ благополучно, 4 августа, въ 10 час. утра.

На этомъ переходѣ прошли подъ парусами $927^{1}/_{3}$ мили, въ продолженіе 5 сутокъ $15^{1}/_{2}$ часовъ, а подъ парами $515^{1}/_{3}$ мили, въ продолженіе 3 сутокъ и $3^{1}/_{2}$ часовъ.

27 іюля, въ высокоторжественный день рожденія Ея Величе-

ства Государыни Императрицы Маріи Александровны, произведенъ былъ салютъ по Уставу.

Доставка угля и провизіи въ Шербургѣ чрезвычайно задерживается отливомъ, при которомъ баржи съ углемъ не могутъ выходить изъ порта.

13 августа фрегатъ вышелъ изъ Шербурга и 14-го миновалъ Галоперъ. На другой день пары были прекращены и фрегатъ прошелъ Нѣмецкое море и Скагеракъ подъ парусами, имѣя свѣжій попутный вѣтеръ. Отъ о-ва Хирстгольмена вѣтеръ не позволилъ продолжать плаваніе подъ парусами, почему Категатъ и Зундъ прошли подъ парами, и 19-го утромъ бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

25 августа снялись съ якоря, а 29-го благополучно прибыли въ Кронштадтъ.

72.

Корветъ „Гридень“.

14 августа 1866 года вышелъ изъ Кронштадта, для слѣдованія въ Тихій океанъ, корветъ «Гридень», подъ командою капитанъ-лейтенанта Конаржевскаго. Переходъ до Ревеля сдѣланъ подъ парами, при маловѣтріи отъ разныхъ румбовъ.

16 августа корветъ вышелъ изъ Ревеля, подъ парами; на меридіанѣ Суропа прекратили пары, при S вѣтрѣ. Въ ночь на 17 августа прошли меридіанъ Дагерорта и при SSW вступили въ Балтійское море. Штили и противные вѣтры задержали корветъ 5 дней у Готланда. Съ отошедшимъ вѣтромъ къ SO, корветъ пробѣжалъ 100 миль, и вслѣдъ затѣмъ, шквалъ съ дождемъ отъ SW установилъ вѣтеръ въ прежнемъ направленіи. 23 августа вѣтеръ отъ W засвѣжѣлъ, при чемъ показалась течь съ лѣвой стороны, впереди подшхиперской каюты, по ½ д. въ часъ.

Пополнивъ въ Копенгагенѣ запасы угля, 29 августа корветъ вышелъ въ море. Категатъ пройденъ, при штилѣ, подъ парами. Утромъ 30-го прекратили пары. Съ 2 сентября задули крѣпкіе

SW и W вѣтра. 5-го числа вѣтеръ перешелъ къ NO, 6-го налетѣлъ сильный шкваль отъ W и вѣтеръ, установясь отъ этого румба, дулъ чрезвычайно свѣжо 5 сутокъ, а два раза доходилъ до степени шторма. Корветъ держался подъ парусами и парами. 11 сентября сдѣлалось маловѣтріе, почему корветъ пошелъ подъ парами, и 12-го числа прибылъ на Портсмутскій рейдъ.

Здѣсь, по причинѣ течи, корветъ былъ введенъ въ докъ.

По осмотрѣ въ Портсмутскомъ докѣ поврежденій, оказалось, что форштевень отошелъ, по причинѣ весьма малаго количества болтовъ, соединявшихъ его со степсомъ. Вода, попадая между степсомъ и штевнемъ, свободно проходила черезъ замокъ во внутрь судна. По отнятіи обшивки, которой открыло по 15 шпангоутовъ на сторонѣ, оказалось, что изъ нихъ—на правой сторонѣ 4, а на лѣвой 7 съ большею или меньшею гнилью.

Получивъ здѣсь депешу о немедленномъ возвращеніи въ Кронштадтъ, по исправленіи поврежденій, 12 октября корветъ вышелъ въ море, подъ парами, которые прекратили у мыса Бичигеда и вступили подъ паруса при S вѣтрѣ. Затѣмъ установился SO, который довелъ корветъ до Скагерака. 16-го числа, при штилѣ, развели пары. Категатъ пройденъ подъ парусами, при свѣжемъ NW. 18-го вошли въ Зундъ, гдѣ противный SW и темнота заставили стать на якорь. Съ разсвѣтомъ снялись съ якоря, а 19-го вступили въ Балтійское море. Отъ Борнгольма до Готланда шли съ попутнымъ вѣтромъ, а здѣсь вѣтеръ стихъ,—почему развели пары и на другой день подошли къ Ревелю, гдѣ, встрѣтили вѣтеръ отъ SSW, съ которымъ и прибыли въ Кронштадтъ 23 октября.

73.

Клиперъ „Всадникъ“.

11 августа 1866 года отправился изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе клиперъ «Всадникъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Михайлова. Снявшись съ Кронштадтскаго рейда подъ парами, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, 12-го утромъ подошли

къ острову Вульфу и, по причинѣ тумана, стали на якорь. Когда же туманъ прочистился перешли на Ревельскій рейдъ. Утромъ 14 августа вышли изъ Ревеля, и у острова Наргена пары были прекращены. Ночью прошли Дагерортскій маякъ. 15-го вѣтеръ сталъ стихать и заходить, почему развели пары. 16 августа открылся маякъ Гобургъ. Вѣтеръ значительно скрѣпчалъ и продолжалъ быть противнымъ. Къ вечеру сдѣлался штиль. 17-го стали на якорь въ Кегэ-бухтѣ, по случаю пасмурности, а 18-го прибыли на Копенгагенскій рейдъ.

23 августа клиперъ снялся съ Копенгагенскаго рейда, подъ парами, при противномъ вѣтрѣ. Подходя къ Гельзинеру, вѣтеръ сильно скрѣпчалъ, продолжая быть отъ WNW. Не желая тратить даромъ уголь бросили якорь въ Гельзинерѣ.

Около полночи 24 августа вѣтеръ замѣтно сталъ стихать, а къ утру дулъ уже отъ S, почему клиперъ снялся съ якоря и, пройдя Кронборгъ, прекратилъ пары. Къ вечеру вѣтеръ скрѣпчалъ, а въ полночь, когда открылся огонь Скагенскаго маяка, дошелъ до степени шторма. Разсчитывая, что при вѣтрѣ отъ W, съ помощію машины, удастся обогнуть Скагенъ, развели пары. Но не смотря на дѣйствіе машины, клиперъ подвигался впередъ только по $3^1/_2$ узла. Наконецъ вѣтеръ перешелъ къ SW, тогда спустились въ Арендаль, куда и прибыли благополучно восточнымъ проходомъ.

Простоявъ въ Арендалѣ 26-е августа, клиперъ 27-го числа снялся съ якоря и вышелъ въ Скагеракъ, подъ парами. Около полуночи 28 августа вѣтеръ сталъ отходить къ WNW и далъ возможность нести косые паруса. Къ вечеру вѣтеръ стихъ, почему вступили подъ пары. Затѣмъ шли подъ парами, пока 30 августа вѣтеръ отъ SW, дошедшій до степени шторма, не заставилъ прекратить паровъ и лечь въ бейдевиндъ. Качка была очень стремительна; такелажъ очень ослабъ, такъ что надо было бояться за рангоутъ. Къ вечеру вѣтеръ сталъ стихать, почему развели пары; но вскорѣ при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ отъ NW, вступили подъ паруса и 1 сентября прибыли на Гревзендскій рейдъ.

Принявъ порохъ и бомбы, 25 сентября клиперъ оставилъ Гревзендъ, для слѣдованія въ Брестъ. Подъ парами подойдя къ

Пору, по причинѣ тумана, бросили якорь. Въ 4 часа утра 25 сентября у о-ва Уэссана встрѣтили густой туманъ, почему, до прочищенія его, продержались подъ триселями. Затѣмъ, продолжая плаваніе, въ тотъ же день бросили якорь на Брестскомъ рейдѣ.

Получивъ здѣсь телеграмму о немедленномъ возвращеніи въ Кронштадтъ, 5 октября клиперъ оставилъ Брестъ и на другой день, по причинѣ шторма отъ SO, спустился въ Портландъ, куда прибылъ въ тотъ же день. 7-го числа, при стихнувшемъ вѣтрѣ, снялся съ якоря, подъ парами. 9 октября вѣтеръ установился отъ OtS, тогда вступили подъ паруса, не прекращая паровъ. 11 числа, за противнымъ вѣтромъ, стали на якорь въ Христіанзандѣ.

Снявшись съ якоря 14 октября, 22-го прибыли въ Кронштадтъ.

74.

Винтовая лодка „Горностай“.

12 августа 1866 года вышла изъ Кронштадта, для слѣдованія къ устьямъ Амура, винтовая лодка «Горностай», подъ командою лейтенанта графа Литке.

14 августа лодка прибыла подъ парами на Ревельскій рейдъ. Крѣпкій вѣтеръ отъ NW задержалъ лодку у Готланда. 16 августа, при ровномъ вѣтрѣ отъ S, снялись съ Ревельскаго рейда, подъ парусами и, обогнувъ о-въ Карлосъ, пошли въ бейдевиндъ. Въ теченіи 5 дней вѣтеръ стоялъ упорно между S и SW. 21-го у Готланда заштилѣли. Къ вечеру задулъ SO и лодка шла въ бакштагъ. 22-го вѣтеръ задулъ отъ W и засвѣжѣлъ. На параллели Борнгольма пролежали цѣлый день подъ триселями. 24-го вѣтеръ стихъ и зашелъ къ SW, а потомъ къ S. 26-го бросили якорь у Драге, а на другой день, 27 августа, прибыли въ Копенгагенъ, откуда отправились въ Портсмутъ 31 августа, при попутномъ вѣтрѣ. Категатъ пробѣжали подъ парами и парусами. Обогнувъ Скагенъ, получили SW, а слѣдующія сутки шли подъ одними парами. 2 сентября, пройдя маякъ Окс-э,

прекратили пары. Къ разсвѣту слѣдующаго дня дулъ уже крѣпкій W, заставившій остаться подъ одними триселями. Отъ одного сильнаго удара волны лопнули оба цѣпные ватеръ-штага и вышибло пушечный бортъ. Бушпритъ былъ укрѣпленъ талями, взятыми въ тѣ же скобы ватеръ-штаговъ, а бортъ былъ заколоченъ досками. Опасаясь однакожъ продолжать плаваніе съ этими поврежденіями, лодка спустилась въ Христіанзандъ, куда и прибыла того же дня.

Выйдя 11-го числа изъ Христіанзанда, подъ парами, встрѣтили въ морѣ попутный SO вѣтеръ и немедленно вступили подъ паруса. 12-го вѣтеръ стихъ. Простоявъ сутки, развели пары и пошли на S. На другой день прошли Доггеръ-банку. Передъ входомъ въ каналъ, при туманѣ и тихомъ S, вступили подъ паруса и при этихъ обстоятельствахъ лавировали трое сутокъ. Въ ночь съ 17 на 18-е вѣтеръ отошелъ къ O. 20 сентября прошли Галоперъ. Весь день шли подъ парусами и только подходя къ о-ву Вайту, развели пары и въ тотъ же день бросили якорь противъ города Райда. На этомъ переходѣ подъ парами находились 37 часовъ.

Снявшись съ якоря съ Райдскаго рейда 3 октября и пройдя черезъ проливъ Needles, въ каналѣ встрѣтили такой свѣжій N съ зыбью отъ NW, что лодку отбросило отъ берега и она не могла выбраться къ мысу Стартъ, на который долженъ былъ съѣхать лоцманъ. Не желая тратить безполезно времени на лавировку, лодка спустилась въ Брестъ, куда и прибыла 5 октября.

19 октября лодка вышла изъ Бреста. Переходъ лодки изъ Бреста до Тенерифа совершонъ въ 14 дней. По выходѣ изъ Бреста, въ продолженіе двухъ дней имѣли маловѣтріе и за тѣмъ получили NO, со всѣми особенностями пасата; курсъ, положенный 25 октября на островъ Сальважъ (сѣвернѣе Тенерифа), ни разу не измѣненный, привелъ 1 ноября къ острову. Заштилѣвъ въ 20 миляхъ отъ берега, развели пары и 1 ноября бросили якорь на рейдѣ Санта-Круцъ.

2 ноября снялись съ якоря, а 4 декабря прибыли благополучно на Ріо-Жанейрскій рейдъ.

17 декабря лодка оставила Ріо-Жанейро, и 26-го числа пришла въ Монтевидео.

3 января 1867 г. вышли въ море, а 22-го бросили якорь въ Магелановомъ проливѣ. Затѣмъ до 31 января шли Магелановымъ проливомъ, становясь на ночь на якорь. 31 января вошли въ каналъ Смита. 1 февраля бросили якорь въ Пуерто-Буено. 4-го стали на якорь въ бухтѣ Ганри. 7-го снялись съ якоря и пошли въ Тихій океанъ, а 20 февраля прибыли въ Вальпарайзо. 15 марта вышли въ море, и 25-го пришли благополучно въ г. Каллао.

4 апрѣля лодка снялась съ якоря съ Каллаоскаго рейда подъ парусами. Пройдя С.-Лоренцо, получили правильный S муссонъ, постепенно отходившій въ SO пасатъ. Взявъ курсъ сначала по параллели, постепенно мѣняли его къ сѣверу, къ предназначенной точкѣ пересѣченія экватора въ 120° W долготы; но теченіе, подававшее лодку, среднимъ числомъ, по 20 миль въ сутки на WNW, заставило мѣнять широту скорѣе, чѣмъ расчитывали и привело лодку къ экватору 3° восточнѣе, который пересѣкли ночью съ 19-го на 20 апрѣля въ долготѣ 117° 30′ W. Пасатъ довелъ до 5° N широты, гдѣ совершенно заштилѣло, тогда развели пары. Пройдя 250 миль по меридіану, въ широтѣ 9° 10′ N, долготѣ 128° W, получили NO вѣтеръ. 9 мая, около полдня, увидѣли островъ Мауи (Maui), а 10 мая бросили якорь въ Гонолулу.

23 мая лодка снялась съ якоря изъ Гонолулу. Пары, разведенные только для выхода съ рейда, тотчасъ были прекращены. 24-го былъ штиль и потомъ, въ продолженіе 22 дней плаванія, NO пасатъ все время дулъ тихо, съ короткими промежутками штиля. Въ 157° O долготы, 14 іюня совершенно заштилѣли. Считая себя на W границѣ пасата, развели пары, съ которыми въ 42 часа, прошли 260 миль. 16-го числа опять получили легкій NO и въ продолженіе 4 дней шли подъ парусами, пока вторично не заштилѣли. Пройдя еще 20 часовъ подъ парами, наконецъ въ широтѣ 23° 15′ N, долготѣ 142° 40′ O получили SW, сначала тихій, но на другой день засвѣжѣвшій до того, что пришлось взять 2 рифа. Къ вечеру 22 числа получили вѣтеръ отъ NO. Съ этимъ вѣтромъ дошли до широты 29° N и долготы 138° 30′ O, гдѣ встрѣтили SW муссонъ, который, съ приближеніемъ къ японскому берегу, постепенно свѣжѣлъ до самаго входа въ заливъ Іеддо. Когда подошли къ мысу Идзу, вечеромъ 27 іюня, вѣтеръ

совершенно стихъ. Продержавшись ночь подъ малыми парусами, съ разсвѣтомъ увидѣли берегъ въ туманѣ. Тогда развели пары и черезъ 12 часовъ ходу, 28 іюня, бросили якорь на рейдѣ Юкагама.

11 іюля снялись съ якоря для слѣдованія въ Хакодате, куда и прибыли 17 іюля.

23 іюля вышли изъ Хакодате и 1 августа прибыли въ Дуэ, а 2-го перешли въ де-Кастри, откуда вышли 4-го числа.

5 августа лодка «Горнастай» прибыла въ Николаевскъ. Командиръ Сибирской флотиліи 8 августа произвелъ ей смотръ и нашелъ лодку въ примѣрномъ порядкѣ, а команда имѣла бодрый и здоровый видъ.

75. 76.

Фрегатъ „Ослябя“ и корветъ „Витязь“.

25 мая 1866 года отрядъ, состоящій изъ фрегата «Ослябя» (подъ командой капитана 2 ранга Кремера) и корвета «Витязь», (подъ командой капитана 2 ранга Зеленаго)—подъ флагомъ контръ-адмирала Посьета, вышелъ изъ Кронштадта, для слѣдованія въ Атлантическій океанъ. Отрядъ этотъ имѣлъ назначеніе служить средствомъ къ пріобрѣтенію морской практики Его Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ, занимавшимъ на фрегатѣ обязанность гардемарина.

Оставя Кронштадтскій рейдъ, подъ парами, при совершенномъ штилѣ, въ сопровожденіи корабля «Императоръ Николай I», фрегата «Свѣтлана» и клипера «Яхонтъ», въ ночь на 26-е число достигли меридіана Ревеля. Предоставивъ здѣсь учебному кораблю идти по назначенію и оставивъ у входа на рейдъ фрегатъ «Свѣтлана» и клиперъ« Яхонтъ», начальникъ эскадры съ своими судами вошелъ на рейдъ для опредѣленія девіаціи компасовъ. Соединившись послѣ этого съ остальными судами, продолжали путь подъ парами. Пройдя Оденсгольмъ, встрѣтили самый тихій WSW; тотчасъ же поставили паруса и подняли винтъ. На меридіанѣ Дагерорта вѣтеръ отошелъ и позволилъ лечь на Эстергарнсгольмъ. На параллели о-ва Фаре, клиперу приказано идти по назначенію,

а 28-го, достигнувъ Гобурга, начальникъ эскадры отпустилъ фрегатъ «Свѣтлана» въ Гельсингфорсъ. Маловѣтріе и штиль удержали эскадру у Гобурга двое сутокъ и только 30-го, ровный SSW допустилъ правильную лавировку. Этотъ неблагопріятный вѣтеръ выдержалъ эскадру между Гобургомъ и Фалстербо пять сутокъ. Подойдя на разстояніе 14 миль отъ маяка Фалстербо и имѣя маловѣтріе, развели пары и въ тотъ же день, 4 іюня, бросили якорь на Копенгагенскомъ рейдѣ.

Простоявъ до 13-го числа на Копенгагенскомъ рейдѣ, 13-го утромъ, эскадра перешла на Гельзинерскій рейдъ, гдѣ посѣтили фрегатъ «Ослябя» Его Величество Король, со всею Королевскою фамиліею. Съ разсвѣтомъ 14-го, фрегатъ снялся съ якоря, подъ парами, при совершенномъ штилѣ; на другой день утромъ, достигли Скагерака, гдѣ, при легкомъ вѣтрѣ отъ W, вступили подъ паруса. Значительная разность въ ходѣ обоихъ судовъ, заставила начальника эскадры приказать, 16-го числа, корвету развести пары въ двухъ котлахъ. Такимъ образомъ оба судна прошли лавировкой все Нѣмецкое море, за исключеніемъ нѣсколькихъ часовъ попутнаго вѣтра. Съ приближеніемъ къ берегамъ Англіи барометръ постепенно понижался и SW вѣтеръ, дойдя до рифъ-марсельнаго, дулъ нѣсколько дней сряду, съ густою пасмурностью. 22-го, близъ маяка Галопера, развели пары, а къ вечеру бросили якорь на рейдѣ города Диля.

Утромъ 24-го снялись съ якоря подъ парами, а дойдя до мыса Beachy Head, поставили паруса и лавировали, не прекращая паровъ. Впрочемъ вскорѣ, по недостатку угля, прекратили пары, которые вновь развели на фрегатѣ 28-го числа, въ 25 миляхъ отъ Эдистонскаго маяка и взяли на буксиръ корветъ. 29-го эскадра бросила якорь на Фальмутскомъ рейдѣ.

5 іюля эскадра снялась съ якоря съ Фальмутскаго рейда и вечеромъ того же числа, миновавъ камни Manacles, поставили паруса, а на фрегатѣ прекратили пары. Вѣтеръ былъ попутный, но недолго; къ вечеру слѣдующаго дня сдѣлалось маловѣтріе съ туманомъ, которое продолжалось до 7-го числа. Наконецъ 8-го числа развели пары и, съ помощію ихъ, прибыли на Лисабонскій рейдъ 11 іюля.

20 іюля эскадра вышла изъ Лисабона подъ парами и, имѣя

свѣжій попутный вѣтеръ, вступила подъ паруса по минованіи бара. Вѣтеръ отъ NO, дуя съ перемѣнною силою, въ два дня довель эскадру до о-ва Порто-Санто, въ виду котораго продержались ночь подъ малыми парусами, а съ разсвѣтомъ 23-го спустились на видъ о-ва Мадеры, подъ берегомъ котораго заштилѣли. Продержавшись здѣсь часовъ 7 въ ожиданіи вѣтра и не получивъ его, на «Ослябѣ» развели пары и взяли на буксиръ «Витязь» и, такимъ образомъ, суда прибыли на Фунчальскій рейдъ 23 іюля.

29 іюля эскадра оставила Фунчальскій рейдъ. Въ полдень, достигнувъ западной оконечности о-ва Мадеры, прекратили пары и вступили подъ паруса, при весьма свѣжемъ О вѣтрѣ, который вечеромъ 31-го числа довель эскадру до о-ва Санта-Марія, а 1 августа, не разводя паровъ, бросили якорь противъ города Пунта-Дельгада на о-вѣ Св. Михаила.

4-го августа эскадра снялась съ якоря, подъ парами, по случаю штиля. Утромъ 5 августа получили западный вѣтеръ, почему прекратили пары. Вѣтеръ этотъ вскорѣ установился и потомъ перешелъ черезъ S къ SO; вечеромъ 11-го увидѣли Лизардскіе маяки; послѣ того нашель густой туманъ, что̀ заставило полдня нести малые паруса. Вечеромъ же 13-го, при совершенномъ штилѣ, близъ Шербурга, развели пары и въ тотъ же вечеръ пришли на рейдъ.

Выйдя съ Шербургскаго рейда 20 августа, эскадра прошла Англійскимъ каналомъ подъ парусами и парами, а на слѣдующій день, около полдня, пройдя Галоперскій маякъ, прекратили пары, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ NW, пасмурности и дождѣ.

Все Нѣмецкое море пройдено въ $2^1/_2$ сутокъ. 24-го, подойдя къ Скагену, получили S вѣтеръ, который къ вечеру сильно скрѣпчалъ и заставилъ взять у марселей всѣ рифы и поворотить обратно въ Скагеракъ. Ночью закрѣпили паруса и съ помощію паровъ старались сохранить свое мѣсто, а съ разсвѣтомъ 25-го, когда вѣтеръ стихъ, направились опять къ Скагену. У маяка Хиртсхольмена взяли лоцмана и пошли въ Большой Бельтъ, а 26-го стали на якорь на Ниборгскомъ рейдѣ.

28 августа эскадра снялась съ якоря подъ парами и парусами, а 29 августа прибыла на Копенгагенскій рейдъ.

2 сентября эскадра вышла изъ Копенгагена, а 6 сентября прибыла въ Кронштадтъ. На этомъ пути эскадра была подъ парами 42 часа.

1867 годъ.

77.

Эскадра Средиземнаго моря, подъ командою Капитана 1 ранга Бутакова.

Въ іюнѣ 1866 года, былъ посланъ изъ Кронштадта въ Средиземное море, на смѣну фрегату «Пересвѣтъ», фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», подъ командою капитана 1 ранга Бутакова, которому были даны права начальника эскадры, такъ какъ въ то время на греческихъ водахъ находились и другія суда нашего флота, назначенныя въ составъ эскадры отъ Черноморской флотиліи.

Изъ числа этихъ судовъ, пароходъ «Тамань» (подъ командою капитанъ-лейтенанта Юрьева), вслѣдствіе предписанія нашего чрезвычайнаго посланника и полномочнаго министра въ Константинополѣ, отправился, 5 декабря 1866 г., къ о-ву Кандія, въ распоряженіе тамошняго нашего консула. Въ началѣ плаванія погода благопріятствовала, но съ 6 часовъ утра 6 декабря вѣтеръ отъ NO скрѣпчалъ до степени шторма, что̀ заставило остановиться въ Дарданеллахъ. 8 декабря вѣтеръ нѣсколько стихъ, почему снялись и слѣдовали по назначенію. Подходя къ Негропонту, вѣтеръ отъ NO опять скрѣпчалъ. При жестокомъ попутномъ вѣтрѣ и неправильномъ волненіи, какое бываетъ въ Архипелагѣ, пароходъ терпѣль страшную боковую качку. Опасаясь за кожухи и цѣлость машины, вынуждены были, недоходя о-ва Кандіи 70 миль, укрыться въ бухтѣ о-ва Мило. 13 декабря вѣтеръ стихъ, почему снялись съ якоря, въ 3 часа утра, а въ часъ пополудни того же числа благополучно пришли на рейдъ Канеи на о-вѣ Кандіи. По величинѣ своей и расположенію, бухта Канея требуетъ, чтобы стоящія въ ней суда имѣли по два якоря, почему, при входѣ на рейдъ, отдали лѣвый якорь,

вытравивъ 60 саженъ каната, а праваго 20 саж. Но, чтобы стать удобнѣе, необходимо было перемѣнить мѣсто парохода. Во время этой работы, оказалось, что цѣпь лѣваго якоря лопнула на 35 саженяхъ, а правый якорь поднятъ безъ одной лапы. Не имѣя запаснаго становаго якоря, на первое время взяли якорь отъ частнаго лица и на немъ держались. На другой день, 14 декабря, пришелъ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ»; съ помощью его водолазовъ, 15 числа подняли оторванный якорь, а въ замѣнъ сломаннаго, съ фрегата дали вернъ въ 32 пуда, съ 8 дюймовымъ кабельтовымъ; такимъ образомъ пароходъ былъ опять въ исправномъ состояніи.

Въ Канеѣ простояли до 23 декабря, получивъ предписаніе отъ нашего генеральнаго консула с. с. Дендрино, возвратиться обратно въ Константинополь, и если обстоятельства погоды позволятъ, то зайти на южную сторону о-ва Кандіи, въ Селиносъ и Кисамосъ и взять тамъ женщинъ и дѣтей христіанъ и доставить въ Грецію. Снялись того же числа и, огибая W оконечность острова, встрѣтили свѣжій SW и крупное волненіе. Имѣя угля на трое сутокъ не могли держаться въ морѣ, тѣмъ болѣе, что 25-го было новолуніе, слѣдовательно не было надежды, чтобы вѣтеръ скоро стихъ, поэтому рѣшились идти въ Пирей, чтобы пополнить уголь. Стеченіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ лишило возможности исполнить человѣколюбивое порученіе.

Въ 10 часовъ вечера, того же числа, спустились къ о-ву Мило, чтобы на всякій случай имѣть надежное убѣжище, въ случаѣ если вѣтеръ скрѣпчаетъ, а отъ Мило взяли курсъ въ Аѳинскій заливъ, и такъ какъ вѣтеръ перешелъ въ NW четверть и скрѣпчалъ, то лишь только 25 декабря, въ 9 часовъ утра, вошли на Пирейскій рейдъ, гдѣ застали фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», французскій, англійскій и греческій фрегаты и прусскую военную лодку.

Посланникъ нашъ т. с. Новиковъ удержалъ пароходъ на Пирейскомъ рейдѣ до полученія разрѣшенія изъ Константинополя. Въ ожиданіи этого разрѣшенія купили 50 тонъ угля-кардифа, по 46 шиллинговъ за тонъ и пріобрѣли покупкою якорь, вмѣсто сломаннаго, за 75 рублей.

31 декабря, вслѣдствіе распоряженія нашего посланника въ

Константинополѣ, снялись съ якоря, и 2 января 1867 г. прибыли благополучно въ Константинополь. При SW и большомъ теченіи изъ Чернаго моря, становясь фертоингъ, отдали правый якорь съ 80 саженями каната. Когда пароходъ вытянулъ канатъ и потеряль ходь, отдали лѣвый якорь съ 35 саженями каната, имѣя глубину для обоихъ якорей до 18½ саженъ. По отдачѣ лѣваго якоря, цѣпь его лопнула на 33 саженяхъ. Эта самая цѣпь лопнула и въ Канеѣ, послѣ чего концы ея были перемѣнены, т. е. конецъ отъ жвака-галса взятъ былъ къ якорю. Цѣпь была осмотрѣна, тщательно и, надо полагать, лопнула отъ собственной своей тяжести, такъ какъ глубина была 18½ саж., а канату отдали 35.

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», выдержавъ въ Корфу 30 дневный карантинъ, прибыль въ Пирей, и оставался тамъ до 24 сентября; а въ этотъ день отправился къ о-ву Кандіи. Придя къ вечеру на видъ его, продержался ночь въ дрейфѣ и 25-го, по случаю скрѣпчавшаго NO вѣтра, вошель въ бухту Суда.

30 сентября, по просьбѣ нашего консула, перешелъ на Канейскій рейдъ.

12 декабря фрегатъ, для обученія команды вышелъ въ море, но, встрѣтивъ свѣжій вѣтеръ и громадное волненіе, спустился въ бухту Суда, откуда ушель въ Пирей.

На основаніи инструкціи нашего посланника въ Константинополѣ, начальнику эскадры возбранялось начать первому вывозъ семействъ кандіотовъ, которыя подвергались всѣмъ ужасамъ возстанія, и турецкія войска, не щадя ни пола ни возраста, рѣзазали ихъ безъ пощады. Частнымъ письмомъ нашего посланника въ Константинополѣ, ему разрѣшалось послѣдовать въ спасеніи кандіотовъ примѣру военнаго судна какой бы то ни было націи. Удостовѣрившись, что капитанъ Пимъ командиръ англійской канонерской лодки «Assurance», возвращаясь изъ портовъ острова Кандіи, не заявленныхъ въ блокадномъ положеніи и находящихся въ рукахъ турокъ, зашелъ по южную сторону острова и вывезъ оттуда въ Пирей до 240 душъ, начальникъ эскадры, хотя и былъ совершенно готовъ къ выходу въ море, но продолжительные южные вѣтра удерживали его въ портѣ Суда, ибо южный берегъ острова совершенно открытъ, скалистъ и не представляетъ ни одного якорнаго мѣста, а съ морскимъ вѣтромъ совер-

енно неприступенъ для шлюпокъ въ той части, куда удалились семейства христіанъ. Потомъ жестокіе сѣверные вѣтра, продолжавшіеся пять дней, удерживали на якорѣ, на томъ основаніи, что подобные N вѣтра, срываясь съ высокихъ горъ южнаго берега, дуютъ тамъ съ полной силой боры.

13 декабря начали уже разводить пары, какъ было получено увѣдомленіе о приходѣ парохода «Тамань» въ Канею, почему начальникъ эскадры немедленно отправился туда, чтобы узнать о депешахъ, полученныхъ отъ нашего посланника, въ которыхъ заключались слова, сказанныя министромъ иностранныхъ дѣлъ въ Константинополѣ, Али-пашею, генералъ-адъютанту Игнатьеву, на вопросъ его о вывозѣ разоренныхъ семействъ кандіотовъ: «что Порта нисколько не будетъ противиться тому, чтобы иностранныя военныя суда вывозили ихъ».

14-го числа фрегатъ перешелъ въ Канею, для того, чтобы передать на пароходъ «Тамань» верпъ, вмѣсто сломавшагося у него якоря при входѣ въ портъ. Оставивъ ему водолазовъ, съ полнымъ прибором, чтобы достать лопнувшую цѣпь съ другимъ якоремъ, лежавшими на днѣ, — вечеромъ того же дня вышелъ въ море и прямо направился на южную сторону острова. Съ разсвѣтомъ 15 числа, проходя вдоль берега, въ мѣстечкѣ Суйя, въ долинѣ котораго нѣсколько дней передъ этимъ собралось - было нѣсколько тысячъ христіанъ, стояли три парохода, выгружавшіе провіантъ для войскъ, находившихся на берегу, подъ предводительствомъ самаго главнокомандующаго Мустафы-паши. Пройдя къ востоку миль 10, подошли къ берегу у ущелья Св. Румели; но посланныя на берегъ шлюпки возвратились съ извѣстіемъ, что въ этомъ мѣстѣ нѣтъ семействъ, и только привезли на фрегатъ 12 человѣкъ раненыхъ. Поднявъ гребныя суда, пошли обратно вдоль берега и, не доходя Суйи въ 6 миляхъ, въ ущельи Трипити и по склону горъ, увидѣли множество народа. Мѣсто это совершенно приглубо,—въ двухъ стахъ саженяхъ отъ скалъ 70 саженъ глубины,—а потому спустивъ всѣ гребныя суда, фрегатъ держался подъ парами. По приближеніи гребныхъ судовъ къ берегу, въ нихъ начали стрѣлять, изъ опасенія обмана, которому кандіоты не разъ подвергались со стороны оттоманскихъ крейсеровъ, часто подходившихъ

къ берегу подъ европейскими флагами, и когда довѣрчивыя семейства приближались къ берегу, то по нимъ дѣйствовали картечью. Шлюпки фрегата остановились и начали кричать на всѣхъ языкахъ, кто какіе зналъ, что мы, русскіе, пришли спасать ихъ; тогда стрѣльба прекратилась и изъ всѣхъ пещеръ и съ горъ высыпало множество народу и началась перевозка семействъ на фрегатъ, продолжавшаяся до 11 часовъ ночи. Всего было перевезено до 1200 душъ.

Весь день былъ мертвый штиль; съ 10 часовъ начала подходить зюйдовая зыбь, которая, при темнотѣ, затрудняла операцію у прибрежныхъ камней, и такъ какъ, по случаю темноты, семейства перестали подходить къ берегу, то прекратили перевозку и подняли всѣ гребныя суда, какъ легкія, такъ и рострерныя.

Съ полночи южный вѣтръ началъ доходить до фрегата и хотя все еще была мертвая зыбь, но фрегатъ уже чувствительно покачивало. Отойдя миль на 5, по свѣжести вѣтра, убѣдились, что было бы безполезно оставаться до утра, когда не будетъ возможности пристать къ камнямъ, и отправились въ Пирей. 16 декабря, съ восходомъ солнца, SW дулъ уже довольно свѣжо, а къ полдню еще болѣе. Къ концу дня фрегатъ былъ въ 90 миляхъ отъ Пирея, а потому съ наступленіемъ ночи шелъ малымъ ходомъ, чтобы не подойти къ Пирею раньше разсвѣта.

Съ разсвѣтомъ 17 числа вошелъ на Пирейскій рейдъ.

Находившіеся на фрегатѣ переселенцы переданы на греческій фрегатъ «Эллась», который доставилъ ихъ на островъ Эгину, гдѣ имѣются незанятыя казенныя зданія, назначенныя для помѣщенія переселенцевъ.

На фрегатѣ, изъ добровольныхъ пожертвованій, составилась сумма въ 1700 франковъ, которые роздали въ большемъ или меньшемъ размѣрѣ семействамъ, потерявшимъ мужей и имѣвшимъ больше дѣтей. Матросы надѣвали свои рубашки и фуражки тѣмъ, которые особенно нуждались и едва были покрыты лохмотьями одежды,—шили имъ рубашки изъ остатковъ холста, няньчились съ дѣтьми и вообще выказали столько добродушія въ этомъ христіанскомъ дѣлѣ, какъ они выражались, что заслужили общее удивленіе и благодарность не только самихъ переселенцевъ, но въ особенности пріѣзжавшихъ на фрегатъ въ боль-

шомъ количествѣ дамъ и мужчинъ изъ Аоинъ, которые привозили разныя одежды для раздачи переселенцамъ и были свидѣтелями вниманія команды.

Оставивъ Пирей 15 января 1867 г., 16-го прибыли на рейдъ Канеи. Отдавъ якорь и приходя на канатъ, цѣпь лопнула. Ставъ на другой якорь, немедленно приступили къ отысканію потеряннаго. Къ вечеру зацѣпили канатъ кошкой, но по случаю N зыби и совершенно темной ночи, должны были прекратить дальнѣшія работы. Пробывъ на рейдѣ до утра 22 числа, съ трудомъ можно было продолжать поиски: постоянная N зыбь, по временамъ огромная, хотя и мертвая, и свѣжіе W вѣтры много препятствовали успѣху работы. 22-го же, съ утра, N вѣтръ, дошедшій до берега и предшествуемый громадной зыбью, вынудилъ оставить рейдъ и перейти въ Суду. Конецъ, затянутый за лапу якоря, остался на буйкѣ.

9 марта пароходъ «Тамань» былъ отправленъ изъ Константинополя къ о-ву Метелину, для передачи провизіи пострадавшимъ жителямъ, и оттуда къ о-ву Кандіи—въ распоряженіе тамошняго консула.

Исполнивъ это порученіе пароходъ 19 марта прибылъ въ Канею, а 12 апрѣля возвратился въ Константинополь, по случаю назначенія, на смѣну этому пароходу, винтовой шкуны «Бомборы» (капитанъ 2 ранга Банковъ).

Шкуна «Бомборы» вышла изъ Константинополя къ мѣсту назначенія 4 апрѣля, а 10-го прибыла на Солоникскій рейдъ. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, 12 числа вышла въ море, для слѣдованія въ Сиру, куда пришла 14 числа. 17 числа шкуна снялась съ якоря и 18 го прибыла въ Канею. Утромъ 11 мая, оставивъ рейдъ Суда, въ 10 часовъ стала на якорь въ Ретимно; подходя къ нему, задулъ такой жестокій сироко, что цѣлый день не было возможности имѣть сообщеніе съ берегомъ. Ночью стихло и утромъ 12-го пріѣхалъ нашъ консульскій агентъ, г. Скулуди; вмѣстѣ съ нимъ начальникъ эскадры съѣхалъ на берегъ, чтобы сдѣлать визитъ губернатору города. Передъ вечеромъ губернаторъ отплатилъ визитъ и, по отъѣздѣ его съ фрегата, былъ сдѣланъ салютъ въ 13 выстрѣловъ.

Вечеромъ г.г. офицеры фрегата сдѣлали подписку въ пользу

семействъ, и передали нашему консульскому агенту 860 франковъ, для раздачи несчастнымъ жертвамъ разрушительной войны, продолжающейся уже 10 мѣсяцевъ и ознаменованной тѣмъ, что гдѣ только прошла оттоманская армія, не осталось ни одного дома, ни одного оливковаго дерева; пашни сожжены, монастыри и церкви разграблены и поруганы,—ихъ превращали въ конюшни и отхожія мѣста; дряхлые старцы и семейства, не бывшіе въ силахъ уйти въ горы, подвергались самому звѣрскому обращенію. Дѣтей рѣзали въ рукахъ матерей, а другихъ бросали въ огонь. Тѣ же, которые ушли въ горы изъ окрестностей слѣдованія арміи, скитались безъ крова и пищи; но они были счастливы тѣмъ, что не подверглись поруганію и ихъ не зарѣзали какъ собакъ; и все это вслѣдствіе неудачь и большихъ потерь арміи въ сраженіяхъ съ инсургентами, дерзость которыхъ доходила до того, что они не только отражали нападенія въ горахъ, но и сами нападали. Обращеніе турокъ и истребленіе всего огнемъ и мечемъ окончательно подняли весь островъ. Округъ Мелипотамо, лежащій на пути отъ Ретимно къ Кандіи, вынесъ на себѣ всю тягость войны.

Въ 2 часа ночи оставили Ретимно, а 13-го утромъ стали на якорь въ Кандіи (Геракліумъ). Въ это время турецкая армія переходила изъ лагеря въ Телеси, въ округѣ Молевизо, и, пройдя мимо города, расположилась лагеремъ въ мѣстѣ Гнососъ, въ 2 часахъ отъ Кандіи, въ виду города. До 19 числа, съ судовъ, слѣдившихъ по берегу за движеніями арміи и снабжавшихъ ее провіантомъ и боевыми снарядами и въ тоже время забиравшихъ больныхъ и раненыхъ, свозили провіантъ, который берегомъ, на вьючномъ скотѣ, доставляли къ арміи.

Постоянные свѣжіе сѣверные вѣтра и большое волненіе на рейдѣ Кандіи, вынуждали фрегатъ часто поддерживать пары. 19-го числа, по свѣжести вѣтра, не могли имѣть сообщенія съ берегомъ и, судя по всѣмъ признакамъ, надо было ожидать, что вѣтеръ продолжится нѣсколько дней и, увеличивая волненіе, вынудитъ оставить рейдъ.

Три турецко-египетскіе парохода и недавно прибывшій небольшой итальянскій пароходъ оставили рейдъ и укрылись въ небольшихъ заливахъ острова Станди, лежащаго въ 5 миляхъ отъ

Кандіи; но такъ какъ для фрегата нѣтъ мѣста въ этихъ заливчикахъ, то съ закатомъ солнца онъ вышелъ въ море и направился къ Судѣ, куда прибылъ утромъ 20 мая.

4 іюня отправленъ былъ изъ Константинополя къ о-ву Кандіи корветъ «Память Меркурія», подъ командою капитана 2 ранга Станиславскаго. Противный вѣтеръ заставилъ корветъ идти подъ парами до порта Сиры, гдѣ онъ бросилъ якорь 6 числа. Пополнивъ здѣсь запасы угля, 7-го числа отправился дальше и 8-го корветъ прибылъ въ Канею, гдѣ засталъ шкуну «Бомборы».

Узнавъ здѣсь, что фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» находится въ Пиреѣ и что на о-вѣ Кандіи не нуждаются въ корветѣ, онъ въ тотъ же день ушелъ въ Пирей, куда и прибылъ 9-го числа.

10 іюня принялъ командованіе фрегатомъ «Генералъ-Амиралъ» капитанъ 1 ранга Ѳедоровскій, получивъ распоряженіе слѣдовать съ фрегатомъ въ Кронштадтъ, такъ какъ на смѣну ему былъ присланъ корветъ «Память Меркурія».

28 іюня шкуна «Бомборы», по распоряженію капитана 1 ранга Бутакова, отправилась съ Канейскаго рейда, съ депешами въ Пирей, куда и прибыла 29-го числа.

Начальникъ эскадры оставался съ корветомъ «Память Меркурія» на Канейскомъ рейдѣ.

10 іюля свѣжій сѣверный вѣтръ вынудилъ корветъ перейти съ Канейскаго рейда въ Суду. Къ вечеру, на прибывшей изъ Пирея шкунѣ «Бомборы», нашъ генеральный консулъ и французскій консулъ получили отъ своихъ пословъ въ Константинополѣ увѣдомленіе, что Порта не находитъ препятствія къ вывозу семействъ, находящихся въ гротахъ Сфакіи, и что Омеръ-паша увѣдомленъ объ этомъ и даже приглашенъ не только не препятствовать, но помогать ихъ вывозу.

12-го числа, на корветѣ «Память Меркурія», въ сопровожденіи шкуны «Бомборы», начальникъ отряда отправился къ берегамъ Сфакіи, съ отношеніемъ г. статскаго совѣтника Дендрино къ главнокомандующему оттоманскою арміею.

13-го къ полдню, проходя долину Суйя, встрѣтилъ крейсерующій фрегатъ, а пройдя долину Айя-Румели,—большой колесный пароходъ, стоявшій на якорѣ и бросавшій бомбы въ разныя мѣста берега и на горы, на которыхъ впрочемъ, не было

видно людей; въ долинѣ же Айя-Румели человѣкъ десять ходило между разрушенными домами. Увидя впереди броненосный фрегатъ «Махмудіе» подъ флагомъ адмирала Хаджи-Весимъ-паши, тоже бросавшій бомбы на половину высоты горъ, направился къ нему. Отъ офицера, присланнаго съ фрегата узнали, что генералиссимусъ находится на немъ, почему начальникъ отряда немедленно поѣхалъ къ нему въ полной формѣ; но не получилъ позволенія вывозить семействъ кандіотовъ.

Проходя близъ берега, ясно видѣли слѣды бомбардировки гротовъ; свѣжія мѣста отломанныхъ камней, сваленныхъ въ кучу, показываютъ, что съ укрывавшимися семействами не обходились человѣколюбиво.

Видя неуспѣхъ своей экспедиціи, начальникъ эскадры вернулся на корветъ и направился въ Канею, куда прибылъ 14-го числа и намѣревался немедленно отправиться въ Пирей, для пополненія запасовъ угля и провизіи и чтобы телеграфировать нашему послу въ Константинополѣ о результатѣ свиданія съ Омеръ-пашею; но донесенія, полученныя консулами въ Канеѣ отъ своихъ агентовъ въ Ретимно о недавнемъ избіеніи семействъ въ окрестностяхъ этого города, понудили навѣстить это мѣсто, куда и прибыли 15-го утромъ.

15 іюля, въ 3 часа пополудни, корветъ оставилъ Ретимно и отправился въ Пирей; 16-го числа утромъ былъ вынужденъ вступить подъ паруса и лавировать, чтобы не истратить оставшееся небольшое количество угля, и только 17-го прибылъ въ Пирей; но и то пришлось, для поддержки хода, сжечь всѣ дрова и клепки,—необходимость скорѣе прибыть туда вынудила на этотъ незначительный расходъ. Узнавъ объ отправленномъ въ Канею предписаніи генералъ-адъютанта Игнатьева, основанномъ на Высочайшемъ повелѣніи о вывозѣ семействъ кандіотовъ, 18 числа начальникъ эскадры принялъ полный запасъ угля, провизіи на мѣсяцъ и 19-го, съ разсвѣтомъ, оставилъ Пирей. Къ полуночи съ 19-го на 20-е число, благодаря свѣжему сѣверному вѣтру, подъ парусами и парами прибылъ въ Канею гдѣ узналъ, что французскій адмиралъ Simon уже три дня какъ отправился къ берегамъ Селиноса, съ цѣлію вывозить семейства, основываясь на повелѣніи, полученномъ имъ отъ императора На-

полеона. За тѣмъ, немедленно снялся съ якоря и направился къ западному берегу острова, къ округу Кисамосъ, зная о большомъ стеченіи семействъ къ этому берегу и что они постоянно, подвергаются нападенію турокъ съ берега, а крейсеры бобмардируютъ ихъ съ моря. Къ тому же, къ берегамъ Селиноса и Сфакіи отправились французскіе фрегатъ и пароходъ и шкуна «Бомборы». Соображая это обстоятельство, чтобы облегчить участь семействъ въ другой части острова, корветъ направился, къ берегамъ Кисамоса. Весьма свѣжій W вѣтръ, дувшій вдоль берега, производилъ большой прибой, что̀ вынудило корветъ лечь въ дрейфъ; къ 4 часамъ пополудни вѣтръ смягчился и корветъ вошелъ въ заливъ Сфанари. Посланныя гребныя суда, не безъ труда могли забирать семейства, перевозка коихъ продолжалась до 10 часовъ вечера, и всего перевезено на корветъ до 530 женщинъ, дѣтей и стариковъ. Во время этой операціи подошелъ небольшой колесный турецкій пароходъ, стоявшій на якорѣ миляхъ въ 5 сѣвернѣе. На основаніи § 246 Морскаго Устава, корветъ былъ готовъ къ бою. Турецкій пароходъ приближаясь къ корвету, имѣлъ борта открытыми и прислуга стояла у орудій; на вопросъ: что вы дѣлаете?—ему отвѣчали, что забираютъ семейства и что сердаръ-экремъ объ этомъ знаетъ. Командиръ парохода говорилъ, что надо было имѣть бумагу на разрѣшеніе забирать семейства и что онъ донесетъ своему начальству; послѣ того онъ ушелъ. По случаю наступленія темной ночи и опасности для шлюпокъ отъ прибоя на каменистомъ прибрежьѣ, въ 10 часовъ прекратили амбаркацію и прибыли въ Пирей 21-го числа, въ 10 часовъ вечера. Шкуна «Бомборы», пришедшая въ Пирей доставила 420 душъ кандіотовъ съ береговъ Селиноса и съ долины Трипити, гдѣ забирала семейства одновременно съ французскимъ фрегатомъ «Renommé», подъ флагомъ адмирала Simon, и авизо «Prométhée»; оба они вывезли около 910 душъ.

За тѣмъ перевозка семействъ постоянно занимала оба судна, въ отрядѣ находившіяся, и наше консульство въ Канеѣ оставалось совершенно безъ военнаго судна.

Шкуна «Бомборы», съ разсвѣтомъ 16 іюля, пройдя островъ Пондико, встрѣтила турецкій броненосецъ, подъ флагомъ адмирала Бесимъ-паши; при немъ находилась небольшая желѣз-

ная винтовая шкуна и колесный пароходо-фрегатъ. Турецкій адмиралъ имѣлъ направленіе къ острову Агра-Грабиза, а пароходо-фрегатъ остался у мыса Кютри—слѣдить за движеніями нашихъ судовъ; французскій адмиралъ, при встрѣчѣ съ турецкими судами привелъ на W и, удалившись отъ берега на 8 миль, легъ въ параллель западнаго берега острова Кандіи. Турецкій пароходо-фрегатъ постоянно слѣдилъ за движеніями этихъ судовъ, держась отъ нихъ въ разстояніи 2 миль. Въ 11 часовъ, пройдя Елифанизи, адмиралъ привелъ въ заливъ между Елифанизи и Ково-Кріо; вслѣдъ за этими движеніями, слѣдившій за судами турецкій пароходо-фрегатъ, подошелъ къ французкому фрегату, куда была послана турецкая шлюпка. Когда она отвалила отъ фрегата, то шкуна взяла направленіе вдоль южнаго берега острова, проходя его въ разстояніи до 10 миль, постоянно идя малымъ ходомъ. Къ мысу С.-Мартелло подошли къ 8 часамъ пополуночи. 17-го числа, въ $8^1/_2$ часовъ, увидѣвъ идущій отъ W турецкій пароходъ, французскій фрегатъ поворотилъ къ нему. Сблизившись съ пароходомъ остановили ходъ; съ турецкаго парохода на фрегатъ была послана шлюпка, которая, пробывъ на фрегатѣ около получаса, подошла къ шкунѣ. На ней прибылъ начальникъ штаба главнокомандующаго турецкою арміею, Омеръ-Найли-паша, который просилъ объяснить ему, за чѣмъ шкуна держится у береговъ Кандіи, которые содержатся въ блокадѣ? На это объявили ему, что зная о намѣреніи французскаго адмирала брать семейства кандіотовъ, шкуна имѣетъ то же намѣреніе. Омеръ-Найли-паша просилъ не дѣлать этого, говоря что французкій адмиралъ не будетъ брать семействъ. По отходѣ турецкой шлюпки и уходѣ парохода, командиръ шкуны поѣхалъ къ адмиралу узнать о его дальнѣйшемъ движеніи; адмиралъ объяснилъ, что онъ не оставилъ намѣренія брать семейства и поручилъ начальнику штаба передать Омеръ-пашѣ, что ежели онъ будетъ препятствовать брать семейства, то увѣдомилъ бы его объ этомъ письменно. Послѣ того фрегатъ поворотилъ къ W, а турецкій пароходъ пошелъ по направленію къ Скафіи. Въ $6^1/_2$ часовъ пополудни, не доходя 8 миль до Скафіи, встрѣтили тотъ же пароходъ, который былъ утромъ; отъ него шлюпка ходила на фрегатъ, а спустя часъ времени подошла и къ шкунѣ, съ тѣмъ

же начальникомъ штаба, который объявилъ, что на принятіе французскими судами семействъ кандіотовъ Омеръ-паша далъ свое согласіе, получивъ объ этомъ разрѣшеніе изъ Константинополя; но не желалъ бы, чтобы русское судно брало ихъ, основывая свое требованіе на перехваченной перепискѣ начальника кандіотовъ къ русскому консулу въ Кандіи, въ которой просятъ о присылкѣ русскихъ судовъ за семействами, чѣмъ поддерживается возстаніе. Зная, что французскимъ судамъ, съ которыми шкуна отплыла изъ Канеи, разрѣшено брать семейства, командиръ считалъ необходимымъ для чести русскаго флага отстаивать свое требованіе и объявилъ Омеръ-Найли-пашѣ, что ежели французскія суда возьмутъ семейства, то и шкуна ихъ будетъ брать, принимая отвѣтственность на себя передъ своимъ правительствомъ.

Постоянно слѣдя за французскими судами, 18-го числа, вмѣстѣ съ ними, шкуна спустилась къ Трипити, куда подошли въ 7 часовъ пополуночи. Первое время на берегу не было видно людей, но, спустя $^1/_4$ часа, кандіоты начали выходить изъ ущелій и приморскихъ гротовъ; посланныя гребныя суда привезли свѣдѣнія, что семейства ранѣе трехъ часовъ не могутъ быть у берега; получивъ эти свѣдѣнія, всѣ суда держались подъ парами въ заливѣ Сюя. Въ 10 часовъ первыя пришедшія семейства начали приниматься на суда; семейства подходили весьма медленно, такъ что погрузка ихъ продолжалась до $7^1/_2$ часовъ пополудни. На шкуну принято 420 человѣкъ обоего пола; на берегу, кромѣ волонтеровъ, желавшихъ возвратиться въ Грецію, не осталось никого. Изъ Сюя вышли въ 8 часовъ. 19-го числа, пройдя Пондико-Низи, увидѣли впереди шлюпку съ людьми, которая подъ веслами выгребала къ о-ву Черигото; остановивъ ходъ, приняли находившихся въ ней людей; чрезъ часъ времени была замѣчена другая шлюпка, съ которой было принято 6 человѣкъ; въ числѣ ихъ американецъ Деке, тяжело раненый.

17-го числа, проходя южную сторону острова отъ Сфакійскихъ высотъ до мыса Ково, было повсемѣстно видно большое пожарище выжигаемыхъ деревень и масличныхъ рощъ. Вездѣ, куда только вступали турецкія войска, пребываніе ихъ ознамено-

вывалось уничтоженіемъ имуществъ кандіотовъ; край находился въ самомъ жалкомъ положеніи.

На Пирейскій рейдъ шкуна прибыла 20-го числа, въ 6 часовъ пополуночи, идя въ продолженіе ночи среднимъ ходомъ, по случаю пасмурности.

26 іюля, съ разсвѣтомъ, начальникъ эскадры, оставилъ Пирей съ судами ввѣреннаго ему отряда и направился опять къ западному берегу Кандіи, къ прибрежью округа Кисамосъ.

Утромъ, 27-го числа, подходя къ берегу, увидѣли крейсера и направились къ нему; сблизившись, остановили ходъ, и послали офицера объявить, что, на основаніи полученныхъ инструкцій, пришли вывозить семейства кандіотовъ, и ежели командиръ крейсера имѣетъ какія-либо приказанія, противныя этому, то просить его пріѣхать къ начальнику эскадры. Дѣйствительно, онъ пріѣхалъ и объявилъ, что не имѣетъ приказанія дозволить вывозъ семействъ. На это ему заявили, что французскій адмиралъ и мы получили приказанія отъ представителей нашихъ державъ въ Константинополѣ немедленно приступить къ вывозу кандіотскихъ семействъ, и такъ какъ суда французской эскадры и итальянскій пароходъ дѣлаютъ уже другой рейсъ съ этою цѣлью, то мы не можемъ не слѣдовать инструкціямъ, и что главнокомандующій, Омеръ-паша, въ свиданіи съ адмираломъ Simon, 17 іюля, у береговъ Сфакіи, далъ ему согласіе на вывозъ семействъ.

Отрядъ направился къ берегу и вошелъ въ заливъ Сфанари и, не смотря на довольно свѣжій NW, съ обоихъ судовъ послали всѣ шлюпки на берегъ. Къ счастію, куча камней по срединѣ залива образуетъ небольшую гавань, весьма удобную для приставанія; опасность заключается только при весьма узкомъ входѣ между камней; но, благодаря искусству офицеровъ, управлявшихъ шлюпками, и энергическимъ усиліямъ матросовъ, напрягавшихъ всѣ свои силы и соревновавшихъ между собою при исполненіи этого христіанскаго дѣла,—не случилось никакого несчастія. Къ 6 часамъ вечера было перевезено на корветъ «Память Меркурія» 636, а на шкуну «Бомборы» 534, всего 1170 женщинъ, дѣтей и стариковъ, съ ихъ имуществомъ. Отрядъ направился къ Пирею.

Часа въ 3 пополудни, когда первый крейсеръ былъ еще въ виду, другой батарейный же пароходъ, идя съ юга на пути въ Суду за углемъ, подошелъ къ отряду; пріѣхавшій отъ него офицеръ, отъ имени командира, просилъ дать ему письменное заявленіе о причинахъ дѣйствія нашего отряда.

28-го, къ закату солнца, прибыли на Пирейскій рейдъ. 29-го утромъ свезли всѣ семейства на берегъ и, обмывши грязь, начали принимать уголь и чистить дымогарныя трубки.

Начальникъ эскадры, 31 іюля, съ судами ввѣреннаго ему отряда, оставилъ Пирейскій рейдъ. Черезъ четыре часа по выходѣ въ море, получили сѣверный свѣжій вѣтеръ, почему прекратили пары и вступили подъ паруса.

1 августа, съ утра, когда подходили къ западному берегу острова Кандіи, вѣтеръ до того засвѣжѣлъ, что вынудилъ лечь въ море и продержаться подъ парусами три дня.

4 августа, съ разсвѣтомъ, подъ парами направились къ берегу и подошли къ небольшему заливу Стомія, у входа коего стоялъ, подъ парами, крейсеръ—султанская яхта «Изединъ».

Войдя на рейдъ, отдали якорь на глубинѣ 12 саж., а шкуна «Бомборы», подлѣ корвета, на 9 саж.; грунтъ—крѣпкій песокъ. Хорошее якорное мѣсто находится на сѣверной части залива, въ 3-хъ кабельтовыхъ отъ берега, а въ южной части грунтъ камень. Турецкій пароходъ сталъ на якорь ближе къ выходу. Когда наши гребныя суда приблизились къ берегу, передъ этимъ совершенно пустому, какъ по волшебству, изъ-за всѣхъ камней и углубленій начали подниматься семейства и стекаться къ прибрежью. Къ полдню погрузили около 700 душъ, но за этимъ семейства весьма медленно подходили изъ ущелій. За нѣсколько дней до этого, на рейдъ вошла яхта «Изединъ» безъ флага, и греки, полагая, что это пароходъ «Аркадіонъ», привѣтствовали его ружейными выстрѣлами и, вѣроятно, нѣсколько пуль пролетѣло близъ парохода, а онъ принялъ на свой счетъ и отвѣтилъ картечью, при чемъ убилъ и ранилъ нѣсколько женщинъ. Изъ опасенія, что турки намѣрены сдѣлать высадку въ этомъ мѣстѣ, большинство семействъ перекочевало въ горы; греки послали гонцовъ объявить имъ, чтобы собрались къ берегу. Къ тремъ часамъ пополудни 5 августа, объявили, что семействъ болѣе не

будетъ. Тогда подняли гребныя суда и начали уже сниматься съ якоря, какъ на берегу замахали платками. Опять послали шлюпки и онѣ привезли еще около 20 душъ. На корветѣ «Память Меркурія» было принято 507, а на «Бомборы» 551 душа, всего 1058 душъ.

Къ вечеру 6 августа прибыли въ Пирей и немедленно свезли всѣ семейства на берегъ.

12 августа эскадра, оставивъ Пирей, направилась къ заливу Армиро, при южномъ вѣтрѣ, и 13-го числа прибыла къ мѣсту назначенія. Забравъ на оба судна 1700 душъ семействъ, 13-го числа эскадра возвратилась въ Пирей.

18 августа начальникъ эскадры оставилъ Пирей съ обоими судами. Передъ самымъ уходомъ, на рейдъ вошла австрійская канонерка «Wall» съ семействами кандіотовъ изъ Армиро, на сѣверномъ берегу Крита. 19-го числа, огибая юго-западную оконечность Кандіи, между мысами Кріо и Елифанизи, видѣли три фрегата и броненосецъ на якорѣ, подъ флагомъ Ибрагимъ-паши.

Подойдя утромъ 20-го къ Трипити, послали шлюпки на берегъ, которыя скоро вернулись и объявили, что на берегу нѣтъ семействъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ душъ.

Поднявъ шлюпки, отрядъ пошелъ къ Айя-Румели и сталъ на якорь на 11 саженяхъ, весьма близко къ берегу. «Бомборы» стала подлѣ корвета. Изъ долины вышло множество народу къ берегу, но семействъ было весьма мало; къ полдню едва набралось до 80 душъ. Къ этому времени явился пароходъ «Шехперъ» и командиръ его, Хаири-бей, пріѣхалъ къ начальнику эскадры и объявилъ, что адмиралъ Ибрагимъ кланяется и проситъ не брать семейства; что прежде это было допущено, но теперь, по новымъ распоряженіямъ, запрещается брать семейства въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ карантина; «гдѣ же есть карантины—это вы лучше знаете, а адмиралъ проситъ васъ немедленно уйти». На это имъ отвѣтилъ начальникъ эскадры, что нельзя уйти, не выполнивъ цѣли, для которой пришелъ, тѣмъ болѣе, что 4 (16) августа, у береговъ Кисамоса, командиръ яхты «Изединъ» объявилъ ему, отъ имени Сердаръ-Экрема, что крейсерамъ приказано не препятствовать европейскимъ судамъ вывозить семейства. Турокъ просилъ

дать ему бумагу, въ которой высказать, что, не смотря на его заявленіе—не брать семейства въ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ карантина, —начальникъ эскадры продолжалъ забирать ихъ. Ему дали требуемую бумагу.

Начальникъ отряда крейсеровъ, коммодоръ Ахмедъ-бей просилъ начальника эскадры не оставаться на ночь на якорѣ, что́ ему обѣщано. Принявъ на корветъ 427 душъ, въ числѣ которыхъ было 12 человѣкъ изъ команды «Аркадіона», и до 20 волонтеровъ раненыхъ и больныхъ, послѣ заката солнца снялись съ якоря и направились къ Пирею. Начальникъ эскадры счелъ необходимымъ съ корветомъ вернуться для исправленія сломавшейся чугунной втулки, въ которую проходитъ валикъ привода золотника, и осмотрѣть винтъ, который началъ подозрительно стучать, и въ то же время отправилъ шкуну «Бомборы» въ Канею, прося нашего генеральнаго консула выяснить дѣло и просить главнокомандующаго подтвердить крейсерамъ распоряженія ихъ правительства.

22 августа, свезли всѣхъ пассажировъ въ Каламаки, а 23-го прибыли въ Пирей и сдали раненыхъ въ военную госпиталь. Немедленно разобрали машину и заказали на заводѣ желѣзное кольцо, которое надѣли на сломавшуюся чугунную втулку, для скрѣпленія ея; подняли винтъ на палубу и у бакаутовыхъ закладокъ сняли по $^1/_8$ дюйм., чтобы уменьшить діаметръ подшипниковъ винтоваго вала, а также уменьшили діаметръ упорнаго круга на заднемъ старпостѣ.

18 августа, въ 2 часа пополудни, шкуна «Бомборы», вмѣстѣ съ корветомъ «Память Меркурія», вышли съ Пирейскаго рейда, для слѣдованія къ острову Кандіи, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ N. Въ 3 часа поставили прямые паруса, но такъ какъ шкуна весьма много отставала отъ корвета, то, не прекращая паровъ, шли подъ парусами и парами. 19 числа, въ $^1/_2$ 2 часа пополудни, по сигналу начальника отряда закрѣпили паруса. Мысъ Ково-Кріо прошли въ 4 часа, а въ 7 часовъ подошли къ Трипити, гдѣ встрѣтили двухъ турецкихъ крейсеровъ. По осмотрѣ берега, отошли въ море, гдѣ и продержались всю ночь. 20 числа, въ 10 часовъ пополуночи, стали на якорь въ заливѣ, восточнѣе мыса Трипити. Подошедшихъ изъ горъ къ берегу семействъ было очень мало; къ 4 часамъ пополудни, на шкуну было при-

нято только 46 душъ, которыя, по распоряженію начальника отряда, были переданы на корветъ, а шкуна получила приказаніе, при обратномъ слѣдованіи въ Пирей, отдѣлиться отъ корвета и идти въ Канею, чтобы предъявить консулу о бывшемъ препятствіи. Въ $7^1/_2$ часовъ снялись съ якоря, для слѣдованія по назначенію.

21 числа, въ 6 часовъ пополуночи, на траверзѣ острова Пондико-Низи, шкуна отдѣлилась отъ корвета, для слѣдованія въ Канею, гдѣ должна была передать депеши отряднаго начальника, нашему консулу. На рейдъ Канеи прибыли въ часъ пополудни. По передачѣ депешъ консулу, онъ послалъ своего секретаря къ главнокомандующему турецкими войсками Омеръ-пашѣ узнать причину, по которой адмиралъ Ибрагимъ-паша не позволялъ брать семействъ? Омеръ-паша объявилъ секретарю, что онъ не давалъ приказаній, которыя бы препятствовали европейскимъ судамъ перевозить семейства съ острова Кандіи. Послѣ означенныхъ переговоровъ, располагали того же числа ночью идти за семействами въ заливъ Армиро, но увеличившаяся зыбь отъ N не позволила исполнить этого намѣренія, а потому и остались на рейдѣ, выжидая болѣе благопріятной погоды. 22 августа, къ полдню, зыбь увеличилась еще болѣе; оставаться на открытомъ рейдѣ Канеи было бы рисково, и потому въ 1 ч. пополудни снялись съ якоря и перешли въ заливъ Суда. Въ продолженіе ночи въ Судѣ дулъ ровный вѣтеръ отъ W, а это служило признакомъ, что въ морѣ не было свѣжаго вѣтра отъ N. 23-го числа, въ 9 часовъ пополуночи, развели пары и въ 10 часовъ вышли изъ залива, для слѣдованія въ Армиро, гдѣ, по полученнымъ свѣдѣніямъ, было готовыхъ къ отправленію болѣе 5000 душъ. Подходя въ Армиро, увидѣли два итальянскихъ парохода и австрійскую канонерку, бравшихъ семейства. Въ часъ пополудни стали на якорь, на глубинѣ 9 саженъ; въ то же время послали всѣ гребныя суда, для перевозки семействъ; въ $2^1/_2$ часа вѣтръ NNW началъ свѣжѣть и пошла небольшая зыбь; въ это время итальянскіе пароходы снялись съ якоря; австрійская канонерка ушла раньше. Будучи закрыты берегомъ и имѣя возможность грузить семейства, продолжали перевозку ихъ до 6 часовъ, послѣ чего увеличившіеся вѣтръ и зыбь отъ N заставили прекратить

амбаркацію, тѣмъ болѣе, что къ этому времени было принято 808 женщинъ и дѣтей. Поднявъ гребныя суда, въ исходѣ 7-го часа снялись съ якоря, для слѣдованія въ Пирей.

Съ полночи 24-го августа вѣтръ отъ N скрѣпчалъ и увеличилась зыбь, такъ что шкуна, постепенно теряя ходъ, къ часу имѣла только 2 узла; къ полдню вѣтръ и зыбь сдѣлались гораздо слабѣе; въ $4^1/_2$ часа, пройдя траверзъ острова Карави, шкуна имѣла ходу 7 узловъ.

Не располагая ночью входить на тѣсный рейдъ Пирея, гдѣ въ это время стояло очень много иностранныхъ судовъ, всю ночь, при уменьшенномъ парѣ, шли малымъ ходомъ; 25-го числа, въ 6 часовъ утра, прибыли на Пирейскій рейдъ благополучно. На переходѣ родилась одна дѣвочка. При пріемѣ семействъ съ берега, женщины и дѣти, не ожидая когда пристанетъ шлюпка къ берегу, бросались въ воду, чтобы скорѣе быть принятыми.

Въ то же время корветъ «Память Меркурія» находился въ Пиреѣ. По прибытіи же шкуны «Бомборы», 28 августа эскадра отправилась къ о-ву Кандіи, куда и прибыла 29-го числа. 31-го числа оба судна снялись съ якоря, а 1-го сентября стали на якорь въ Франко-Кастелло.

2 сентября, принявъ 950 семействъ кандіотовъ, эскадра вышла въ море. Но огибая юго-западную оконечность острова, встрѣтила такой жестокій вѣтеръ отъ N, что принуждены была вернуться въ Айя-Румели, гдѣ забрали еще 200 душъ и 5-го сентября возвратились въ Пирей.

12 сентября поступилъ въ составъ эскадры фрегатъ «Александръ Невскій» (кап. 2 р. Кремеръ). 15-го сентября, отрядъ оставилъ Пирей, а 16-го прибылъ на Канейскій рейдъ. Такъ какъ фрегатъ «Александръ Невскій» въ первый разъ посѣтилъ берега Кандіи, то произвелъ національный салютъ въ 21 выстрѣлъ турецкому флагу и немедленно получилъ отвѣтъ съ крѣпости.

Ночью съ 16 на 17-е, начальникъ эскадры отрядилъ корветъ «Память Меркурія» и шкуну «Бомборы» на сѣверный берегъ, въ заливъ Армиро, а самъ съ фрегатомъ въ ту же ночь отправился къ берегамъ Сфакіи, въ Франко-Кастелло.

Вскорѣ по оставленіи Канейскаго рейда, поднялся сѣверный

вѣтръ съ такимъ большимъ волненіемъ, что вынудилъ корветъ и шкуну укрыться на рейдъ Суда, гдѣ они пробыли два дня.

Обойдя съ фрегатомъ на южную сторону острова, встрѣтили жестокій сѣверный вѣтръ, дувшій крѣпкими порывами и по своему характеру походившій на бору, въ особенности подходя къ Франко-Кастелло; порывы были до того сильны, что не позволили бы имѣть сообщенія съ берегомъ, а потому, остановивъ машину, вступили подъ паруса, подъ которыми оставались и 18-е число. Проходя деревню Прозьело, лежащую на берегу моря, въ которой былъ расположенъ отрядъ турецкихъ войскъ, около 12000 человѣкъ, увидѣли два судна на якорѣ, изъ которыхъ одинъ, броненосный фрегатъ «Махмудіе», подъ флагомъ адмирала Ибрагимъ-паши, снялся съ якоря и, слѣдуя за фрегатомъ, постоянно держался въ нѣкоторомъ разстояніи отъ него, а 19-го, съ разсвѣтомъ, когда фрегатъ сталъ на якорь въ Франко-Кастелло, то и онъ тоже сталъ недалеко отъ фрегата.

Къ закату солнца перевезено было на фрегатъ 1325 душъ, и онъ оставилъ Франко-Кастелло, а 22-го утромъ пришелъ въ Пирей, гдѣ засталъ корветъ «Память Меркурія» и шкуну «Бомборы», возвратившіеся днемъ раньше и доставившіе изъ Армиро 1465 душъ. Всего въ этотъ рейсъ привезено 2791 душа, въ томъ числѣ ребенокъ, родившійся во время перехода на фрегатѣ.

Не смотря на то, что машина фрегата «Александръ Невскій», послѣ весьма непродолжительнаго и спѣшнаго перехода въ Пирей подъ парами, требовала капитальнаго осмотра, начальникъ эскадры рѣшился взять его хотя на одинъ рейсъ къ берегамъ Кандіи, но на слѣдующій рейсъ фрегатъ оставался для исправленія машины въ Пиреѣ.

При перевозкѣ семействъ, на фрегатѣ «Александръ Невскій», добровольными пожертвованіями гг. офицеровъ и команды, собрано 1397 франковъ, кои и розданы семействамъ кандіотовъ, перевезенныхъ на фрегатѣ.

1 октября начальникъ эскадры, съ корветомъ «Память Меркурія» и шкуной «Бомборы», оставилъ Пирей, и 2-го утромъ прибылъ на Канейскій рейдъ.

Ночью съ 2 на 3-е октября оставили Канейскій рейдъ и съ разсвѣтомъ были въ Армиро, гдѣ застали крейсера, ушедшаго

изъ Канеи одновременно съ отрядомъ и ставшаго на якорь въ сторонѣ отъ него, въ приличномъ разстояніи.

Къ 1 часу пополудни приняли 1260 душъ и ушли въ море.

Передъ концомъ операціи, съ крейсера пріѣхалъ офицеръ и отъ имени капитана просилъ сообщить число вывезенныхъ душъ, и, конечно, получилъ вышеозначенную цифру выходцевъ.

Послѣ заката солнца, сѣверный вѣтеръ началъ свѣжѣть, а къ утру 4 октября дошелъ до того, что подвигались только по $1^1/_2$ узла. Чтобы не тратить напрасно угля и избавить семейства отъ мученій морской болѣзни, спустились на рейдъ острова Мило, на которомъ бросили якорь къ 11 часамъ утра.

Къ вечеру свезли всѣхъ на берегъ. 5-го числа корветъ добавилъ истраченный уголь со шкуны «Бомборы», 6-го оставили островъ Мило, а 7 октября прибыли на рейдъ Геракліума.

8 октября, съ разсвѣтомъ, корветъ «Память Меркурія» и шкуна «Бомборы» перешли въ небольшую бухту Айя-Пелагія. Крейсеръ, вмѣстѣ съ ними ушедшій изъ Геракліума, сталъ мористѣе ихъ, въ приличномъ разстояніи. Въ то же время другой крейсеръ, большой колесный пароходъ «Фезли-Бахри» вошелъ на рейдъ и сталъ между ними и берегомъ, на которомъ скопились семейства, заявивъ при этомъ, что онъ — дистанціонный крейсеръ.

Семейства весьма медленно собирались, ибо долгое время напрасно ожидая европейскихъ судовъ, разбрелись по горамъ. Къ закату солнца должны были оставить якорное мѣсто, принявъ около 700 душъ на оба судна, и поторопились идти въ Пирей, чтобы воспользоваться хорошей погодой, имѣя мало угля, куда и прибыли 11-го съ разсвѣтомъ.

8-го числа изъ Пирея ушелъ французскій авизо «Roland»; онъ вернулся 10-го, привезя изъ Армиро около 400 душъ критянъ.

15 октября начальникъ эскадры съ ввѣреннымъ ему отрядомъ оставилъ Пирей, а 16-го прибылъ на рейдъ Суда.

Обмѣнявшись салютомъ съ адмираломъ Бесимъ-пашой, былъ у него съ визитомъ и въ разговорѣ, на его вопросъ: изъ какихъ мѣстъ будутъ вывозить семейства? объявилъ: изъ Армиро, Айя-Пелагіи и Гонья. Послѣднее мѣсто на берегу округа Кисамосъ, и всѣ три на сѣверномъ прибрежьи.

Ночью съ 18 на 19 октября, оставя Суду, начальникъ эскадры,

съ фрегатомъ, направился къ Айя-Пелагія, предписавъ корвету «Память Меркурія» идти въ Армиро, а шкунѣ «Бомборы» къ монастырю Гонья, находящемуся въ 12 миляхъ отъ Канеи, въ томъ же заливѣ.

Одновременно съ «Александромъ Невскимъ» турецкій фрегатъ началъ разводить пары, и вскорѣ послѣ него вышелъ въ море и слѣдилъ за нимъ всю ночь.

Проходя Ретимно, большой пароходъ-крейсеръ присоединился къ фрегату.

Съ разсвѣтомъ 19-го, восточный вѣтеръ былъ на столько свѣжъ, что въ Айя-Пелагія невозможно было брать семейства, почему зашли въ заливъ Фоделэ, открытый отъ N. Офицеръ, посланный на берегъ, привезъ извѣстіе, что въ этомъ мѣстѣ нѣтъ семействъ, а что всѣ они собрались и ожидаютъ судовъ въ Айя-Пелагія. Турки тоже вошли въ заливъ.

По свѣжести вѣтра, фрегатъ отошелъ немного въ море и держался подъ парусами, имѣя оба турецкія судна въ небольшомъ отъ себя разстояніи. 20-го, съ разсвѣтомъ, бросили якорь въ Айя-Пелагіи. Турецкій пароходъ «Фезли-Бахри» сдѣлалъ тоже самое и сталъ ближе къ берегу, а фрегатъ держался подъ парами. Немедленно послали всѣ шлюпки и барказы на берегъ и привезли около 400 душъ, но въ это время засвѣжѣвшій вѣтеръ, прямо съ моря, вынудилъ поторопиться оставить якорное мѣсто, на большой глубинѣ и почти вплоть у скалъ, и отойти на просторъ.

Удалившись отъ берега миль на 10, вступили подъ паруса.

22 октября, къ утру, совершенно стихло и фрегатъ вернулся къ Айя-Пелагія. Подходя къ берегу, около этого мѣста проходилъ турецкій корветъ, который, видя фрегатъ не остановился, а продолжалъ путь къ Геракліуму. Простоявъ передъ городомъ съ полчаса, онъ пошелъ далѣе къ востоку, вѣроятно къ Спиналонга.

Взявъ 1175 душъ семействъ, въ 4 часа пополудни снялись съ якоря и 23-го прибыли въ Пирей. Утромъ этого же дня прибылъ корветъ «Память Меркурія» съ 712 душами изъ Армиро, а 24-го шкуна «Бомборы» съ 225 душами изъ Гонья; всего

привезено въ этотъ рейсъ 2139 душъ. За «Меркуріемъ» и «Бомборой» крейсеры не слѣдили.

1 ноября шкуна вышла изъ Пирея въ Канею, куда прибыла 2 ноября. Принявь здѣсь 462 переселенца, отправилась обратно въ Пирей, и прибыла туда 5 ноября.

Въ ноябрѣ поступилъ въ составъ эскадры корветъ «Витязь» (кап. 2 р. Зеленой), прибывшій изъ Кронштадта, который 17-го числа вышелъ изъ Пирея и на другой день прибылъ въ Канею, откуда перешелъ въ бухту Бали, на N берегу Кандіи. Забравъ здѣсь 870 душъ переселенцевъ, 21 ноября отправился обратно въ Пирей и прибылъ туда 22-го числа.

17 ноября фрегатъ «Александръ Невскій» вышелъ изъ Пирея къ о-ву Кандіи, куда и пришелъ на другой день. Засвѣжѣвшій вѣтеръ задержалъ фрегатъ въ бухтѣ Суда до 21-го числа. 22-го фрегатъ перешелъ въ мѣстечко Лимни, на S оконечности острова. Принявъ здѣсь 260 переселенцевъ, 29-го отправился въ Пирей и прибылъ туда 30-го числа.

17 ноября корветъ «Память Меркурія» вышелъ изъ Пирея и на другой день прибылъ въ Кандію, а оттуда отправился въ Армиро. Принявъ здѣсь 597 переселенцевъ, 21-го вышелъ въ море и 22-го прибылъ въ Пирей.

Имѣя необходимую надобность видѣться съ генералъ-адъютантомъ Игнатьевымъ и намѣреваясь воспользоваться проѣздомъ его черезъ Сиру, начальникъ эскадры остался въ Пиреѣ, а 7 декабря отправилъ къ острову Кандіи корветъ «Витязь» и шкуну «Бомборы». По случаю жестокаго южнаго вѣтра, для сохраненія угля, суда эти зашли на рейдъ острова Мило, и только 11-го числа корветъ «Витязь» прибылъ въ Канею, для заявленія карантиннаго свидѣтельства. Огромное скопище семействъ въ Армиро давно уже ожидало судовъ для выѣзда, а потому корветъ «Витязь» въ ту же ночь оставилъ Канею, и въ 8 часовъ утра 12 декабря былъ въ Армиро, гдѣ немедленно приступилъ къ погрузкѣ эмигрантовъ. Въ 11½ часовъ увидѣлъ идущій изъ Суды броненосный фрегатъ «Османіе», подъ флагомъ адмирала Бесимъ-паши. Судя по направленію его пути и по парусамъ, надо было полагать, что онъ шелъ въ Кандію, но увидя подъ берегомъ нашъ корветъ, направился къ нему. Когда онъ подходилъ къ якорному

мѣсту, корветъ поднялъ турецкій флагъ и отсалютовалъ адмиралу 19 выстрѣлами, а вслѣдъ за этимъ капитанъ 2 ранга Зеленой поѣхалъ къ адмиралу, который спросилъ: «что корветъ дѣлаетъ у берега и по какому праву забираетъ семейства, тѣмъ болѣе, что ему, адмиралу, никто объ этомъ не заявилъ».

На это капитанъ 2 ранга Зеленой отвѣчалъ, что дѣйствуетъ на основаніи прежнихъ соглашеній турецкаго правительства—не препятствовать выѣзду семействъ—и, заявивъ карантинное свидѣтельство въ Канеѣ, полагаетъ, что исполнилъ всѣ формальности. Увѣдомлять же адмирала онъ считаетъ нисколько не обязательнымъ для себя, ибо мѣстныя власти въ Канеѣ были предувѣдомлены и въ теченіе 24 часовъ могли сообщить ему въ Суду о приходѣ и уходѣ корвета и о цѣли его плаванія. На это заявленіе Бесимъ-паша просилъ прекратить пріемъ семействъ, говоря, что идетъ въ Геракліумъ за великимъ визиремъ, отъ котораго необходимо имѣть разрѣшеніе на продолженіе вызова, и ежели капитанъ 2 ранга Зеленой желаетъ брать еще семейства, то просилъ его выждать отвѣта изъ Геракліума, на рейдѣ Суда. На это камандиръ корвета объявилъ, что взято уже достаточное число семействъ и, по недостатку мѣста, не можетъ брать болѣе, что онъ пойдетъ въ Суду, но не для того, чтобы тамъ ожидать разрѣшенія, а чтобы заявить о неправильныхъ требованіяхъ адмирала—нашему генеральному консулу въ Канеѣ и для разъясненія этого обстоятельства. Дѣйствительно, мѣстныя власти отвѣчали г. Дендрино, что совершенно ничего не знаютъ о дѣйствіяхъ Бесимъ-паши, что распоряженія о вывозѣ семействъ не подвергались никакимъ измѣненіямъ и что они сами недоумѣваютъ о его поведеніи въ этомъ случаѣ.

18 декабря корветъ «Витязь» прибылъ въ Пирей и привезъ 437 душъ.

Шкуна «Бомборы», прибывшая въ Суду 12 декабря, по случаю дурныхъ погодъ только 16-го отправилась въ Армиро, не встрѣтивъ никакихъ препятствій со стороны крейсера; но дурныя погоды и близость турецкихъ войскъ воспрепятствовали семействамъ спуститься съ горъ, и, забравъ только 130 душъ, шкуна прибыла въ Пирей 17 декабря.

Корветъ «Память Меркурія» оставилъ Пирей 16 декабря; 17-го

прибылъ въ Суду; 19-го, съ разсвѣтомъ, вышелъ съ этого рейда, а къ 9 часамъ былъ въ Армиро, не встрѣтивъ никакого препятствія со стороны адмирала, съ которымъ видѣлся въ Судѣ, ни со стороны крейсера, сопровождавшаго его.

Опасенія семействъ близости турецкихъ войскъ, вынудили ихъ перекочевать далеко въ горы, и нашъ корветъ, найдя на берегу всего 70 душъ, забралъ ихъ. Свѣжѣвшій морской вѣтеръ не позволилъ оставаться долѣе и корветъ прибылъ въ Пирей 21 декабря.

16 декабря, на пароходѣ Лойда, начальникъ эскадры отправился въ Сиру. 17-го числа видѣлся съ генералъ-адъютантомъ Игнатьевымъ, а 18-го вернулся въ Пирей.

7 января 1868 г. эскадра оставила Пирей. Корветъ «Память Меркурія» отправился въ Поросъ, чтобы вытащить корветъ на мортоновъ элингъ, для осмотра винта. Остальныя суда направились къ острову Кандіи и 8-го числа прибыли на рейдъ Суда.

11 января всѣми консулами въ Канеѣ было получено извѣстіе, что въ окрестностяхъ г. Кандіи произошло сраженіе, въ которомъ оттоманскія войска понесли значительный уронъ и, возвращаясь въ городъ, выместили свою злобу на мирныхъ христіанахъ, встрѣтившихся на дорогѣ и въ городѣ, и что страсти до того возбуждены, что можно опасаться избіенія христіанъ. Получивъ эти свѣдѣнія, начальникъ эскадры былъ принужденъ перемѣнить свое намѣреніе идти на южный берегъ острова, гдѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ огромныя скопища семействъ, умиравшихъ съ голода, ожидали судовъ для выѣзда въ Грецію,—ночью же снялся съ якоря съ фрегатомъ и шкуной «Бомборы». Утромъ 12-го зашелъ на пути въ мѣстечко Айя-Пелагія и, погрузивъ на «Бомборы» 1014 душъ семействъ, отправилъ ее въ Пирей, куда она и прибыла 13-го числа, а съ фрегатомъ «Александръ Невскій» пошелъ въ г. Кандію.

Было уже поздно въ этотъ день видѣться съ мѣстными властями. 13-го утромъ, съ нѣсколькими офицерами фрегата, былъ у каймакана Пертевъ-паши. На заявленіе о желаніи многихъ семействъ христіанъ выѣхать въ Грецію, чтобы избавиться отъ дурнаго съ ними обращенія и постояннаго страха смерти,—паша отвѣчалъ, что не имѣетъ права ни разрѣшить, ни воспрепятство-

вать имъ выѣзда въ Грецію, безъ положительнаго приказанія на это центральной власти, т. е. великаго визиря, не смотря на то, что хорошо знаетъ, что изъ разныхъ мѣстъ острова дозволено вывозить семейства, но про города не сказано ни слова.

Утромъ 12-го числа пришли въ г. Кандію англійская канонерская лодка изъ г. Сиры, а ночью французская «Salamandre» изъ Канеи.

Въ Канеѣ всѣми средствами старались доказать, что побоище христіанъ въ г. Кандіи произошло вслѣдствіе жестокостей инсургентовъ, относительно плѣнныхъ турокъ. Адмиралъ Ибрагимъ-паша увѣрялъ, что инсургенты перерѣзали 200 человѣкъ больныхъ, но гдѣ они нашли ихъ, этого не могъ сказать.

Семейства, взятыя въ Айя-Пелагія, говорили, что они потеряли 10 убитыми, 15 ранеными и утверждали, что турки не могли потерять менѣе 150 человѣкъ, ибо были въ массѣ, а инсургенты вразсыпную.

Чтобы выяснить вопросъ о вывозѣ семействъ изъ г. Кандіи, начальникъ эскадры, 14-го числа, оставилъ ее; на пути опять зашелъ въ Айя-Пелагія и забралъ на фрегатъ до 400 душъ, а 15-го съ разсвѣтомъ прибылъ въ Суду.

15 января, по донесеніямъ изъ Ретимно, узнали, что въ окрестныхъ деревняхъ мусульмане убиваютъ христіанъ и мѣстныя власти не въ силахъ, или не хотятъ принять никакихъ мѣръ къ огражденію жителей.

Ночью съ 16 на 17-е, фрегатъ оставилъ рейдъ Суда, а 18 го прибылъ въ Пирей. Свѣжій N замедлилъ его плаваніе.

Корветъ «Витязь», 8 января прибылъ въ бухту Суда; 14-го вышелъ оттуда, а 15-го сталъ на якорь въ бухтѣ о-ва Гавда. 18-го приняль въ бухтѣ Сюя 400 переселенцевъ и отправился въ Пирей; но, по причинѣ шторма, долженъ былъ укрыться въ бухтѣ Ватика, откуда только 21-го могъ выйти въ море, и 22-го прибылъ въ Пирей.

15 февраля, фрегатъ «Александръ Невскій» и корветъ «Витязь» оставили Пирей. 16-го прибыли въ Суду.

18-го числа, оставивъ шкуну «Бомборы» на станціи въ Судѣ, начальникъ эскадры, съ «Александромъ Невскимъ» и «Витяземъ», отправился въ море. Къ полуночи, огибая юго-западный мысъ

Крита, были встрѣчены свѣжимъ SO, быстро скрѣпчавшимъ, почему прекратили пары и двое сутокъ держались подъ гротъ-марселемъ въ 4 рифа. 20-го, къ ночи, заштилѣло, и, видя что зыбь скоро уляжется, продолжали плаваніе подъ парами, а 21-го утромъ стали на якорь у мыса Лимини. Немедленно изъ ущелья показались семейства и вскорѣ прибрежье покрылось ими, а не болѣе какъ черезъ полчаса съ сосѣднихъ горъ потянулись вереницами семейства, спускавшіяся со всѣхъ сторонъ къ мѣсту погрузки.

Бурунъ по всему берегу весьма замедлялъ амбаркацію, и единственное мѣсто около мыса, гдѣ шлюпки могли приставать безопасно,—былъ большой камень, за которымъ помѣщалась всего только одна шлюпка, за то она такъ быстро наполнялась народомъ, что не проходило пяти минутъ, какъ необходимо было торопиться отваливать, чтобы не перегрузить шлюпку. Не смотря на холодъ, мужчины и женщины входили въ воду по поясъ, съ дѣтьми на плечахъ. Другіе бросались вплавь и хватались за борта шлюпки. Не было никакой возможности удержать ихъ нетерпѣніе—хоть минутой раньше оставить печальный берегъ, на которомъ голодная смерть на ихъ же глазахъ унесла многихъ родныхъ. Семейства, принятыя на фрегатъ, единодушно утверждали, что болѣе 150 душъ умерло въ послѣднее время въ этой мѣстности отъ холода и голода.

Къ вечеру погрузили на фрегатъ 1120, а на корветъ «Витязь» до 500 душъ и оставили Лимини. Къ полуночи, огибая мысъ Кріо, юго-западную оконечность Крита, встрѣтили жестокій N; фрегатъ едва подвигался, но къ разсвѣту 22-го, отойдя отъ западнаго берега острова миль на 20 къ W, вѣтеръ хотя продолжалъ дуть свѣжо, но ровно и безъ порывовъ; къ полдню прошли островъ Чериготто; вѣтеръ постоянно стихалъ и вскорѣ совершенно затихъ. Продолжали путь по западную сторону острова Черигo, чтобы идти въ болѣе тихой водѣ и дать семействамъ отдохнуть отъ морской болѣзни и подкрѣпить ихъ ослабшія силы горячей пищей. 23 февраля пришли на Пирейскій рейдъ.

Фрегатъ «Александръ Невскій», получившій назначеніе идти въ практическое плаваніе съ Его Высочествомъ Великимъ Кня-

земъ Алексіемъ Александровичемъ, 8 марта ушелъ въ Тулонъ, для осмотра въ докѣ.

20 марта корветъ «Память Меркурія» отправился въ Суду на станцію, на смѣну шкуны «Бомборы», которая 22-го числа, принявъ 120 человѣкъ кандіотовъ, ушла въ Пирей и прибыла туда 28 марта.

Корветъ «Витязь» оставилъ Пирей 19 апрѣля, для слѣдованія въ Кронштадтъ. На канунѣ его ухода, начальникъ эскадры перенесъ свой флагъ на корветъ «Память Меркурія», только что возвратившійся со станціи на о-вѣ Кандіи, а вмѣсто его была отправлена туда шкуна «Бомборы».

Машина корвета «Память Меркурія», послѣ исправленія въ Пороскомъ адмиралтействѣ, работала прекрасно.

Между тѣмъ шкуна «Бомборы», на пути своемъ къ о-ву Кандія, получила поврежденіе въ котлѣ, почему, по распоряженію начальника эскадры, 11 мая, прибыла въ Сиру, для исправленій. Чтобы лично наблюсти за ходомъ работъ, начальникъ эскадры, 14 мая, на корветѣ «Память Меркурія» также отправился изъ Пирея въ Сиру. Сдѣлавъ всѣ необходимыя исправленія въ котлахъ, шкуна, по распоряженію начальника эскадры, 17 мая, ушла обратно къ о. Кандіи, съ тѣмъ, чтобы на пути зайти на о. Санторинъ. 22 мая шкуна прибыла въ Пирей, гдѣ застала уже корветъ, возвратившійся изъ Сиры.

22 іюня корветъ «Память Меркурія», подъ флагомъ начальника эскадры, вышелъ съ Пирейскаго рейда, для слѣдованія съ Ихъ Императорскими Высочествами Великою Княгинею Александрою Іосифовною и Великими Князьями Вячеславомъ и Константиномъ Константиновичами—въ Бриндизи, куда и прибыли 27-го числа. На переходѣ этомъ, сдѣланномъ подъ парами, заходили на о-въ Занте, для пополненія запаса угля и потомъ въ Корфу.

4 іюля Высокіе Путешественники отправились въ море, на корветѣ, который взялъ курсъ въ проливъ между Корфу и албанскимъ берегомъ. 6 іюля прибыли въ Коринфъ, гдѣ Высокіе Путешественники съѣхали на берегъ.

Отсюда 7 іюля корветъ отправился въ Патросъ. Выйдя съ Патроскаго рейда 10 іюля, вплоть до Матапана слѣдовалъ подъ

парусами и только огибая этотъ мысъ, развели пары. Въ Пирей прибыли 12-го числа.

20 іюля шкуна «Бомборы» была отправлена въ Николаевъ, куда и прибыла 4 августа.

24 іюля начальникъ эскадры, на корветѣ, вышелъ изъ Пирея и 29-го прибылъ въ Патросъ. Возобновивъ здѣсь запасъ угля, 31-го оставили этотъ портъ и вечеромъ прибыли въ Коринфъ, вмѣстѣ со шкуною «Туапсе» (кап.-лейт. Шевяковъ), прибывшей въ Канею изъ Чернаго моря, на смѣну шкуны «Бомборы», и вызванной начальникомъ эскадры.

1 сентября снова прибыли на корветъ Высокіе Путешественники и, въ тотъ же день корветъ снялся съ якоря, при противномъ вѣтрѣ, а 3-го числа прибыли въ Корфу. Сдѣлавъ запасъ угля. ушли въ Бриндизи, куда и прибыли благополучно 4 сентября. Здѣсь Ихъ Высочества съѣхали на берегъ.

Въ ночь съ 14 на 15 сентября Ихъ Высочества прибыли на корветъ, который, подъ флагомъ начальника эскадры, вышелъ въ море съ Высокими Путешественниками. По причинѣ штиля и маловѣтрія, шли подъ парами; 17-го зашли на островъ Занте, за углемъ, а 19-го благополучно прибыли въ Пирей.

Шкуна «Туапсе», сопровождая корветъ изъ Коринфа, пришла въ Бриндизи 4 сентября и здѣсь получила распоряженіе слѣдовать на станцію въ Канею, зайдя на пути на островъ Занте для покупки провизіи и угля. Выйдя въ море 15 сентября, шкуна 16-го пришла въ Занте, и оттуда, 21-го сентября, прибыла къ мѣсту своего назначенія.

За тѣмъ корветъ «Память Меркурія» былъ отправленъ изъ Пирея въ Николаевъ.

На станціи же въ греческихъ водахъ осталась одна только шкуна «Туапсе».

78.

Фрегатъ „Александръ Невскій“.

31 мая 1867 года фрегатъ «Александръ Невскій», подъ командою капитана 2 ранга Кремера, вышелъ изъ Кронштадта для

слѣдованія въ Атлантическій океанъ. На пути заходилъ въ Гельсингфорсъ и Ниборгъ. На переходѣ къ Ниборгу «Александръ Невскій», въ Бельтѣ, коснулся отмели, ни чѣмъ не огражденной и, не смотря на то, что фрегатъ требовалъ лоцмана четырьмя пушечными выстрѣлами, ни кого не выѣхало. Объ этомъ тогда же было сообщено консулу. По осмотрѣ кормовой подводной части фрегата водолазами, никакихъ поврежденій не оказалось.

8 іюня фрегатъ отправился въ Шербургъ. На слѣдующее утро, высадивъ лоцмана, обогнули Скагенъ, и имѣя противное маловѣтріе, продолжали идти подъ парами. При этихъ обстоятельствахъ пройдено все Нѣмецкое море подъ парами, такъ какъ вѣтеръ не позволялъ ни разу поставить даже триселя. Съ разсвѣтомъ 11 іюня, фрегатъ находился, по счисленію, близъ Галоперскаго маяка, но густой туманъ не позволилъ его видѣть, а потому подвигались малымъ ходомъ, по лоту, отыскивая маякъ по глубинѣ и по свойству грунта. Только въ 2 часа удалось увидать сквозь туманъ плавучій маякъ въ разстояніи 3 миль, и тогда уже могли взять курсъ въ каналъ, хотя и было такъ пасмурно, что маяки и баканы открывались лишь въ разстояніи $1^1/_2$ мили. Въ 9-ть часовъ вечера подошли къ Дувру, гдѣ прождали два часа лоцмана и потомъ продолжали плаваніе. 12 числа прибыли въ Шербургъ благополучно. Кромѣ пріема угля, здѣсь выкрасили фрегатъ и вообще привели его окончательно въ щегольской видъ, сверхъ того исправили слѣдующія поврежденія: 1) сломавшійся во время хода стопоръ у винта и 2) котелъ пароваго катера, который потекъ.

Прибывъ на здѣшній рейдъ 12 іюня, командиръ тотчасъ же снесся по телеграфу съ нашимъ генеральнымъ консуломъ въ Кадиксѣ, чтобы узнать о карантинѣ. Денешей же консулъ извѣстилъ, что, не смотря на чистый патентъ, фрегатъ долженъ выдержать 10-ти дневный карантинъ въ портѣ Виго, прежде чѣмъ можетъ быть допущенъ въ Кадиксъ. Увѣдомивъ генералъ-адъютанта Посьета объ этомъ по телеграфу, фрегатъ остался въ Шербургѣ ожидать его приказаній, а между тѣмъ приступилъ къ погрузкѣ угля, котораго принято 385 тоннъ, по 37 франковъ за тоннъ. А также воспользовались теплыми погодами, чтобы перетянуть весь стоячій такелажъ, который очень ослабъ, будучи вытянутъ въ Крон-

штадтѣ въ апрѣлѣ, при морозѣ,—и выкрасили весь фрегатъ внутри и снаружи.

Отъ генералъ-адъютанта Посьета никакихъ приказаній не было получено, а нашъ консулъ въ Мальтѣ извѣстилъ командира, что Его Высочество еще не прибылъ туда. Между тѣмъ командиръ получилъ новое извѣщеніе изъ Кадикса, что, вслѣдствіе приказанія изъ Мадрита, фрегату разрѣшено идти прямо въ Кадиксъ и выдержать тамъ только трехъ-дневный карантинъ, почему и рѣшились согласно первоначальнаго плана, идти прямо туда.

21 іюня, фрегатъ вышелъ изъ Шербурга, при весьма дурной и пасмурной погодѣ. Въ Англійскомъ каналѣ встрѣтилъ крѣпкій противный вѣтеръ, а потомъ имѣлъ совершенный штиль и только послѣдній день плаванія въ Кадиксъ сдѣлался попутный вѣтеръ, который однакожъ стихъ, а потому вовсе не пришлось прекращать паровъ. 27-го фрегатъ прибылъ въ Кадиксъ, сдѣлавъ такимъ образомъ этотъ переходъ подъ парами въ 5 сутокъ.

4 іюля на фрегатѣ поднялъ свой флагъ контръ-адмиралъ Посьетъ и прибылъ на фрегатъ Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ.

10 іюля фрегатъ снялся съ Кадикскаго рейда, подъ парами, при противномъ вѣтрѣ, а съ разсвѣтомъ слѣдующаго дня, получивъ тихій WSW, вступилъ подъ паруса. Въ широтѣ 34° 28′ N вѣтеръ совсѣмъ стихъ и фрегатъ вступилъ въ штилевую полосу. 13-го задулъ N, со всѣми признаками пасата, который получили въ широтѣ 33° 20′ N и долготѣ 11° 50′ W. Вечеромъ 15-го фрегатъ подошелъ на видъ Тенерифа и, продержавшись ночь подъ парусами, 16-го бросилъ якорь на рейдѣ Санта-Круца.

Простоявъ здѣсь недѣлю, 23-го числа фрегатъ вышелъ въ море, для слѣдованія къ островамъ Зеленаго мыса. Свѣжій пасатъ отъ NO не оставлялъ фрегата до самой параллели острововъ Зеленаго мыса; но 28 іюля вѣтеръ стихъ, почему развели пары и, при помощи ихъ, въ тотъ же день бросили якорь на рейдѣ Порто-Прайя.

Въ этомъ портѣ фрегатъ пробылъ до 31 іюля. Снявшись за тѣмъ съ якоря, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, подъ парами, 1 августа подошли къ острову С.-Винценту и въ тотъ же день стали на якорь въ Порто-Гранде.

*

Дополнивъ здѣсь израсходованный уголь, запасся свѣжею провизіею, и 2 августа, въ 8 часовъ вечера, вышелъ въ океанъ, съ тѣмъ чтобъ идти въ Кадиксъ. Теперь фрегату предстоялъ обратный путь гораздо продолжительнѣе того, по которому онъ шелъ изъ Европы. Господствующій въ этой части Атлантическаго океана сѣверо-восточный пасатъ былъ попутнымъ при плаваніи къ Канарскимъ островамъ и островамъ Зеленаго мыса; но при обратномъ пути, этотъ вѣтеръ становился уже противнымъ и заставлялъ суда, идущія отъ Зеленаго мыса въ Европу, сначала идти къ Азорскимъ островамъ, придерживаясь, на сколько позволяетъ направленіе вѣтра, къ востоку. Отъ самыхъ острововъ Зеленаго мыса пасатъ дулъ довольно измѣнчиво и слабо; суточный переходъ былъ отъ 100 до 160 миль. Яснаго неба почти не видали: оно постоянно было покрыто облаками и иногда довольно густыми. Грозъ вовсе не было, но нерѣдко перепадалъ дождь и вообще воздухъ былъ ощутительно влаженъ. Температура въ каютахъ не доходила выше $23^1/_2$ градусовъ (Реомюра), но казалось гораздо жарче. Въ одинъ вечеръ, именно 3 августа, по захожденіи солнца, воздухъ сдѣлался до того удушливъ, что тяжело было дышать. Можно было ожидать грозы или бури, но все разрѣшилось небольшимъ дождемъ, послѣ котораго сдѣлалось гораздо свѣжѣе.

8 августа были на параллели Канарскихъ острововъ, западнѣе меридіана Азорскихъ, въ долготѣ 33-хъ градусовъ отъ Гринича, такъ что разность между петербургскимъ и фрегатскимъ временемъ дошла почти до четырехъ съ четвертью часовъ. Съ 7 августа пасатъ почти прекратился и начались маловѣтрія и штили. Наступившая за тѣмъ постоянная тишина показала, что фрегатъ находился въ штилевой полосѣ. Это заставило 10 августа, вечеромъ, обратиться къ помощи паровъ, которые и понесли фрегатъ обычною скоростью до 230 миль въ сутки.

Пройдя южную сторону группы Азорскихъ острововъ (не видавъ ихъ) и достигнувъ до широты острова Святой Маріи (восточнѣйшаго въ этой группѣ), въ разстояніи отъ него около 57 миль къ востоку, фрегатъ, 13 августа, прекратилъ пары, въ надеждѣ встрѣтить здѣсь вѣтеръ. Дѣйствительно вѣтеръ и задулъ, но совершенно противный и такой измѣнчивый въ направленіи и

тихій, что фрегатъ, лавируя въ продолженіе пяти сутокъ, въ послѣдніе четыре дня подвигался по настоящему пути, среднимъ числомъ, не болѣе 14 миль въ сутки. При такой скорости на оставшіяся отъ Кадикса 875 миль надо было употребить по крайней мѣрѣ два мѣсяца. Ясное небо и высота барометра обѣщали продолжительную прекрасную погоду, то-есть продолжительнѣйшій штиль, который, въ это время года, иногда бываетъ въ этихъ мѣстахъ очень постояненъ.

Такое предположеніе, дѣйствительно, и оправдалось: въ продолженіе всего остальнаго пути, съ 18-го числа (подъ парами), штили провожали фрегатъ вплоть до Кадикскаго рейда, куда «Александръ Невскій» прибылъ 21 августа въ полдень.

Настоящій переходъ отъ острововъ Зеленаго мыса до Кадикса, менѣе нежели въ 20 дней, около 2900 миль, совершился вполнѣ благополучно.

Придя на Кадикскій рейдъ, фрегатъ принялъ уголь и запасся провизіею. Великій Князь, когда позволяли служебныя занятія, съѣзжалъ для прогулки въ Кадиксъ. Кромѣ того, 24 августа, Его Высочество сдѣлалъ небольшую поѣздку въ городокъ Санта-Марія, лежащій по другую сторону рейда, верстахъ въ 8-ми отъ Кадикса. 26 августа, около полудня, фрегатъ снялся съ якоря и отправился въ обратный путь Средиземнымъ моремъ.

Оставивъ Кадикскій рейдъ и пройдя, при противномъ вѣтрѣ, подъ парами, Гибралтарскій проливъ, 28 августа, утромъ, вступили подъ паруса и начали лавировать къ О; но обстоятельства были весьма неблагопріятны—то маловѣтріе, то штили, такъ что въ $4^1/_2$ сутокъ подвинулись только на 480 миль. Поэтому развели пары и взяли курсъ на Мессину, дабы тамъ пополнить запасъ угля. Но по прибытіи, 5 сентября, на Мессинскій рейдъ, узнали, что здѣсь нельзя достать угля, а потому въ тотъ же день ушли въ Мальту, куда и прибыли 6 сентября.

Принявъ здѣсь уголь, 8 сентября фрегатъ снялся съ якоря и 11 октября прибылъ на Пирейскій рейдъ, пройдя все это разстояніе подъ парами. Въ тотъ же день Его Императорское Высочество оставилъ фрегатъ, и к.-а. Посьетъ спустилъ свой флагъ.

Здѣсь фрегатъ поступилъ въ составъ эскадры капитана 1-го

ранга Бутакова, который 13 сентября поднялъ на немъ свой брейдъ-вымпелъ (*).

2 марта 1868 г. контръ-адмиралъ Бутаковъ получилъ телеграфическую депешу отъ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ о назначеніи фрегата «Александръ Невскій» въ практическое плаваніе съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ. Но какъ фрегатъ нуждался въ нѣкоторыхъ необходимыхъ исправленіяхъ, то онъ былъ отправленъ, 8 марта, изъ Пирея въ Тулонъ, куда и прибылъ благополучно 23 марта, заходя на пути въ Неаполь.

Исправленія фрегата и приготовленія къ предстоявшему плаванію продолжались до мая мѣсяца.

Наконецъ, 3 мая, фрегатъ оставивъ Тулонскій рейдъ, 10 мая прибылъ на Палермскій рейдъ, сдѣлавъ почти весь переходъ подъ парусами.

Окончивъ погрузку угля, снялись съ Палермскаго рейда 11 мая, при совершенномъ штилѣ и прошли подъ парами черезъ Мессинскій проливъ; въ 7 часовъ слѣдующаго вечера вступили подъ паруса. Далѣе имѣли постоянно маловѣтріе, иногда попутное, а иногда противное, такъ что только 18 мая подошли къ Матапану, сдѣлавъ менѣе 300 миль въ 7 сутокъ. Въ 15 миляхъ отъ Матапана, развели пары, съ помощію которыхъ достигли мыса Колонна на слѣдующее утро; но тутъ вѣтеръ вдругъ засвѣжѣлъ отъ NO, т. е. прямо противный, и потому, чтобы не жечь напрасно угля, въ безполезной борьбѣ съ вѣтромъ, вступили подъ паруса, и, дабы укрыться отъ волненія, спустились за мысъ Колонна. Цѣлыя сутки вѣтеръ дулъ жестокій, и фрегатъ держался подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ, вмѣстѣ съ нѣсколькими десятками купеческихъ судовъ, дѣлая галсы между мысомъ Колонна и островомъ Эгина. 20-го, въ полдень, вѣтеръ стихъ; опять развели пары и прибыли въ Смирну благополучно 21 мая.

На этомъ переходѣ фрегатъ былъ подъ парами 67 часовъ, идя большею частію малымъ ходомъ и подъ 4 котлами; угля сожжено 190 тоннъ, на сумму 2016 р. 45 коп.

(*) Смотри плаваніе эскадры к.-а. Бутакова.

27 мая фрегатъ оставилъ Смирнскій рейдъ, и 29-го прибылъ въ Буюкъ-дере.

31 мая фрегатъ оставилъ Буюкъ-дере и вскорѣ вышелъ подъ парами въ Чёрное море. Отойдя отъ пролива 20 миль, вступили подъ паруса. Въ продолженіе слѣдующихъ 4 сутокъ вѣтеръ упорно держался между NNW и NNO, днемъ на столько свѣжій, что принуждалъ брать рифы, а ночью совсѣмъ стихалъ. Наконецъ, 4 іюня, вовсе заштилѣло, а потому развели пары и 5-го числа прибыли благополучно на Одесскій рейдъ.

Оставивъ Одессу 11 іюня, подъ парусами, при легкомъ, но попутномъ вѣтрѣ, совершили все плаваніе до Поти въ семь дней, подъ парусами; 18-го же числа, подходя къ Поти, заштилѣли въ 6 миляхъ отъ него, а такъ какъ было бы неудобно оставаться на ночь близко къ берегу безъ вѣтра, и при томъ, желая скорѣе вступить въ сношеніе съ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ, который, можетъ быть, ожидалъ прибытія фрегата,—въ 6 часовъ вечера развели пары въ двухъ котлахъ, и въ 8 часовъ вечера прибыли на якорное мѣсто благополучно.

Здѣсь, однако, не нашли никакихъ извѣстій отъ адмирала Посьета, но тотчасъ же было донесено по телеграфу въ Тифлисъ о прибытіи фрегата.

Плаваніе отъ Тулона до Поти совершалось, когда только обстоятельства позволяли, подъ парусами; но, имѣя постоянно въ виду главнѣйшее условіе,—своевременное прибытіе фрегата къ мѣсту назначенія, и, встрѣчая почти постоянно штили или легкіе противные вѣтра, какъ и слѣдовало ожидать въ это время года,—должны были иногда прибѣгать къ употребленію паровъ, и въ этихъ случаяхъ фрегатъ почти исключительно шелъ среднимъ или малымъ ходомъ, отчего нѣсколько потеряно времени, но сбережены котлы и выиграно въ топливѣ, котораго за все время сожжено 480 тоннъ, т. е. меньше одного груза фрегата, и еще слѣдуетъ отсюда вычесть около 45 тоннъ, употребленныхъ собственно на опрѣсненіе воды и на варку пищи,—слѣдовательно, на ходъ издержано лишь 435 тоннъ.

Плаваніе отъ Тулона до Поти можно раздѣлить слѣдующимъ образомъ: всего разстоянія 2555 миль, изъ этого пройдено подъ парусами 1385 миль и подъ парами 1170 миль; по времени

оно разлагается слѣдующимъ образомъ: подъ парусами 23 дня 10 часовъ, подъ парами 6 дней 22 часа и на якорѣ 15 дней 28 часовъ, всего 46 дней, считая отъ 3 (15) мая, когда вышли изъ Тулона, и до 18 (30) іюня, дня прихода въ Поти.

29 іюня фрегатъ оставилъ Потійскій рейдъ, съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ, подъ флагомъ генералъ-адъютанта Посьета и 5 іюля прибылъ въ Буюкъ-дере. До Синопа прошли подъ парами, а отъ Синопа вступили подъ паруса, при легкомъ противномъ вѣтрѣ. Трое сутокъ продержались подъ парусами и наконецъ снова развели пары, которые и не прекращали уже до Буюкъ-дере.

9 іюля фрегатъ вышелъ изъ Буюкъ-дере, а 11 іюля прибылъ въ Пирей, сдѣлавъ весь переходъ подъ парами и парусами.

15 іюля вышелъ съ Пирейскаго рейда подъ парами, которые вскорѣ были прекращены. Но къ вечеру заштилѣлъ и прождавъ 2 дня вѣтра, снова развелъ пары. За мысомъ Матапаномъ вступили подъ паруса. Вѣтеръ былъ противный и въ продолженіе 5 дней отлавировали только 230 миль, почему снова развели пары, съ помощію которыхъ дошли до западной оконечности острова Сициліи, гдѣ вступили подъ паруса и снова боролись съ противнымъ свѣжимъ вѣтромъ. 26-го, когда онъ стихъ, развели пары, подъ которыми 28 іюля прибыли въ Алжиръ.

5 августа оставили Алжирскій рейдъ, при довольно свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, и вскорѣ вступили подъ паруса. Къ вечеру вѣтеръ совершенно стихъ. Штили и маловѣтрія продержали фрегатъ 5 дней между Алжиромъ и Картагеной. Наконецъ противъ это послѣдняго порта развели пары, съ помощію которыхъ 12 августа прошли Гибралтарскій проливъ, а вечеромъ того же дня опять вступили подъ паруса, при вѣтрѣ NO и шли бейдевиндъ правымъ галсомъ. Въ широтѣ $39^1/_2{}^\circ$ N° и долготѣ 17° W заштилѣли; тогда развели пары; но пройдя 200 миль, прекратили ихъ. $4^1/_2$ дня послѣ того имѣли мертвый штиль или тихій противный вѣтеръ. Вечеромъ 30 августа, при противномъ вѣтрѣ отъ NO, въ 250 миляхъ отъ Лизарда развели пары; но вскорѣ вѣтеръ скрѣпчалъ до того, что принуждены были прекратить ихъ и поставить глухозарифленные марсели, а ночью закрѣпили форъ-марсель и крюйсель. Вѣтеръ этотъ 4 дня продержалъ фрегатъ подъ зарифлен-

ными марселями и когда онъ стихъ, развели пары. 4-го числа бросили якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

9 сентября фрегатъ оставилъ Плимутъ и вскорѣ встрѣтилъ крѣпкій вѣтеръ отъ NO, который еще засвѣжѣлъ въ слѣдующую ночь; однако фрегатъ, идя подъ парами, достигъ Дувра 10-го (22-го) числа, въ 2 часа пополудни, а вечеромъ того же дня прошелъ Галоперскій плавучій маякъ и взялъ курсъ въ Нѣмецкое море. Утромъ 11 (23) сентября были прекращены пары, и фрегатъ, при попутномъ вѣтрѣ, вступилъ подъ паруса.

Въ полдень 11 сентября фрегатъ находился въ Нѣмецкомъ морѣ, по счисленію, въ широтѣ 53° 26′ N и долготѣ 3° 24′ O, а произведенныя въ этотъ день наблюденія показали, что истинная широта была 53° 26′ N, а долгота 3° 25′ 34″ O, т. е. невѣрность въ счисленіи была на 4 мили къ О-ту. Подобныя обстоятельства, неоднократно повторявшіяся въ продолженіе всего плаванія, особенно при входѣ въ Англійскій каналъ, когда, послѣ 7-ми дневной лавировки, при свѣжемъ вѣтрѣ и пасмурности, обсерваціи, показавъ ошибку въ счисленіи только на 20 миль,—нисколько ни заставили усумниться въ вѣрности девіаціи и лага, а слѣдовательно и самаго счисленія пути судна.

12-го числа обсерваціи не было, по причинѣ пасмурности, а суточное плаваніе, совершонное по одному румбу подъ парусами, было 143¼ мили; счислимый пунктъ: широта 52° 39′ N, долгота 4° 58′ O, глубина по лоту 23 сажени, т. е. согласно съ картой. Такъ какъ въ это время было очень тихо, то вице-адмиралъ Посьетъ, спѣша возвратиться въ Балтійское море, приказалъ развести пары; но какъ вскорѣ послѣ того задулъ попутный вѣтеръ, то пары были прекращены и фрегатъ остался подъ парусами, имѣя ходу отъ 8 до 10 узловъ. Это былъ первый попутный вѣтеръ, который фрегатъ имѣлъ со времени плаванія его изъ Чернаго моря и, всѣмъ казалось, что было бы грѣшно не воспользоваться имъ; однако къ вечеру взяли у марселей 2 рифа, такъ какъ ночью можно было ожидать свѣжаго вѣтра. Вѣтеръ былъ NWtW, курсъ же NOtN по компасу и NO 22° по картѣ.

Предполагая, что, спустившись на 3 румба, увеличатъ ходъ на 1 узелъ, т. е. до 10 узловъ, разсчитывали, что, при вѣрности счисленія, съ разсвѣтомъ увидятъ, въ разстояніи около 25

миль, маякъ Ханстгольменъ, до котораго оставалось еще 110 миль; а допуская ошибку въ счисленіи на 20 миль къ О, увидятъ тотъ же маякъ ранѣе и пройдутъ его въ разстояніи 7-ми миль; при такой же ошибкѣ, въ какую бы то ни было другую сторону, кромѣ SO, курсъ былъ болѣе безопасенъ; но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ должны были придти на видъ маяка. Поэтому рѣшили идти вышесказаннымъ курсомъ съ 8-ми часовъ до разсвѣта, съ полною увѣренностію въ безопасности и съ намѣреніемъ остановиться, если съ разсвѣтомъ ничего не будетъ видно. Всю ночь вѣтеръ дулъ сильными шквалами, нагоняя густыя черныя тучи, по временамъ совершенно закрывавшія все небо и горизонтъ; ходъ фрегата увеличился до 11 узловъ, при шквалахъ, и волненіе сдѣлалось уже довольно значительнымъ.

Въ 2 часа ночи нашелъ сильный шквалъ съ дождемъ, тогда убрали брамсели, при чемъ крюйсъ-брамсель изорвало въ клочки. Пробывъ всю ночь на мостикѣ, и, по окончаніи шквала, не видя никакихъ огней, командиръ спустился на короткое время въ каюту, приказавъ изготовить дипъ-лоты, съ тѣмъ чтобы измѣрить глубину, а брамселей не ставить безъ приказанія. Но едва успѣлъ онъ сѣсть въ каютѣ, какъ явился вахтенный гардемаринъ сказать, что видно судно въ лѣвой сторонѣ. Онъ тотчасъ же поспѣшилъ на мостикъ и дѣйствительно увидѣлъ въ лѣвой сторонѣ, румба на два отъ курса, бѣлый огонь, который принялъ за мачтовый огонь парохода; но тѣмъ не менѣе тотчасъ же приказалъ вахтенному штурманскому офицеру, подпоручику Левицкому, посмотрѣть есть ли на пути какой-либо постоянный маякъ, а самъ остался на верху, въ ожиданіи скоро замѣтить красный или зеленый огонь парохода и, согласно съ тѣмъ что̀ увидятъ, рѣшить въ которую сторону склонить курсъ, для избѣжанія столкновенія. Г. Левицкій возвратился съ отвѣтомъ, что маяки Линдеснесъ и Ханстгольмскій—вертящіеся, а Окс-э съ проблесками. Но это командира не успокоило, ибо видимый огонь хотя и качался, но вмѣстѣ съ тѣмъ былъ слишкомъ низокъ и малъ для маячнаго; поэтому онъ приказалъ привести на два румба, а самъ пошелъ посмотрѣть по картѣ, какой можетъ быть видѣнъ маякъ. Не найдя ни одного, кромѣ Аггера,—прежде чѣмъ разбудить адмирала, хотѣлъ еще разъ посмотрѣть не пароходъ ли это, и для

того, выйдя на верхъ, приказалъ привести еще на одинъ румбъ, дабы имѣть огонь съ правой стороны, пока осмотрятся, и быть въ безопасности, даже если бы это былъ маякъ на ютландскомъ берегу. Вмѣстѣ съ тѣмъ приказалъ убрать гротъ и фокъ, дабы убавить ходъ фрегата, и не класть ихъ на ванты, имѣя намѣреніе привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, и потомъ уже отправиться лично къ адмиралу. Въ то время когда убирали фокъ, командиръ вдругъ увидѣлъ въ правой сторонѣ черную полосу близъ фрегата и тотчасъ же скомандовалъ «право на бортъ,» съ рискомъ даже потерять стеньги, но въ тотъ же моментъ фрегатъ сильно ударился кормой, а волна, ударяя во весь лѣвый бортъ вкатилась на шканцы. Сію же минуту отдали марсафалы, вызвали всѣхъ на верхъ, спускать гребныя суда, и въ машинѣ стали разводить пары. Это случилось ровно въ $2^1/_2$ часа утра 13 (25) сентября и по истеченіи около 10 минутъ съ того момента, когда съ фрегата въ первый разъ увидѣли огонь.

Вслѣдъ за первымъ ударомъ послѣдовалъ второй еще сильнѣе, а потомъ и третій. Адмиралъ, всѣ офицеры и команда выбѣжали на верхъ моментально. Сила ударовъ, свѣжесть вѣтра и близость берега, съ первой же минуты не позволяли сомнѣваться, что фрегатъ врѣзался въ землю такъ, что нѣтъ ни малѣйшей надежды снять его. Надлежало только немедля готовить средства для своза команды и принять мѣры, чтобы съ перемѣною вѣтра и теченія не вынесло фрегатъ со всей командой и съ пробитымъ дномъ на глубину, почему и велѣно отдать лѣвый навѣтренный якорь. Сила ударовъ заставляла опасаться, что, при полномъ вооруженіи, мачты или слетятъ сами, или положатъ фрегатъ на бокъ, вслѣдствіе чего надо было отказаться отъ мысли спустить гребныя суда изъ ростеръ, и адмиралъ приказалъ немедленно рубить мачты. Это было исполнено такъ удачно, что черезъ $^1/_4$ часа полетѣла за бортъ гротъ-мачта, а за нею и фокъ-мачта, ушибивъ только палецъ одному человѣку, и даже не сломавъ значительно сѣтокъ. Бизань-мачта оставлена была на время, чтобы можно было спустить катера, которые, при паденіи мачты, изчезли бы, такъ какъ топрики отъ шлюпъ-балокъ находились на ней. Адмиральскій катеръ съ правой, подвѣтренной, стороны спустился благополучно, а навѣтренный разбился въ дребезги

чрезъ нѣсколько минутъ. Между тѣмъ бизань-мачта качалась и разворачивала палубу, а потому срубили и ее, и также благополучно, какъ и первыя. Течь въ фрегатѣ скоро начала значительно усиливаться, хотя всѣ помпы работали безостановочно. Удары подъ правую сторону и корму были такъ жестоки, что котлы въ машинѣ заходили и машинная рама лопнула, а винтовой валъ вышелъ изъ правильнаго положенія. Такъ какъ вслѣдствіе того можно было опасаться, что котлы лопнутъ и обварятъ паромъ людей, а машина уже никакой пользы принести не могла, то пары были прекращены.

Между тѣмъ, для извѣщенія на берегу о несчастномъ положеніи, начали стрѣлять изъ орудій боевыми зарядами, и при этомъ матросъ-комендоръ Ѳедоръ Бобровъ, заряжавшій орудіе, отъ преждевременнаго выстрѣла выброшенъ былъ за-бортъ, съ оторванной ниже локтя правой рукой, и съ переломомъ лѣвой руки, на которой оторванъ палецъ; при такомъ положеніи и упавъ при томъ на навѣтренную сторону, Бобровъ, конечно, неминуемо бы утонулъ, но лейтенантъ Заринъ съ свойственною ему отвагою, тотчасъ бросился за бортъ и вытащилъ Боброва.

Удары, которые терпѣлъ фрегатъ, дѣлались все сильнѣе, по мѣрѣ того какъ волненіемъ его подвигало ближе къ берегу. Канатъ по немногу выходилъ за бортъ и когда вышелъ весь до жвака-галса, то тотчасъ лопнулъ; изъ чего слѣдуетъ заключить что фрегатъ послѣ отдачи якоря подвинуло по крайней мѣрѣ, на 100 саженъ ближе къ берегу; тогда отданъ былъ другой якорь, какъ съ цѣлію облегчить носъ, такъ и для той же цѣли, для которой отданъ былъ первый. Теперь оставалось облегчить фрегатъ и приготовить средства для переправы на берегъ, что однако неблагоразумно было бы пытаться дѣлать до разсвѣта, не зная гдѣ находятся и какія свойства берега. Для достиженія первой цѣли, начали выбрасывать за бортъ орудія съ оконечностей фрегата и съ навѣтренной стороны, дабы ни въ какомъ случаѣ фрегатъ не могъ накрениться въ сторону отъ берега, а въ тоже время выбрасывали ядра и бомбы; всего выброшено 9 орудій, въ томъ числѣ одно нарѣзное 8-ми дюймовое, и исполнено это благополучно, не причинивъ ушиба никому.

Между тѣмъ ревизору, лейтенанту Гессену, приказано было выносить на верхъ часть провизіи и анкерки съ водою, дабы обезпечить команду отъ голода, въ случаѣ, если нельзя будетъ попасть ни въ бродъ-камеру, ни на берегъ. Всѣмъ содержателямъ поручено было связять и вынести на верхъ книги, журналы, карты и инструменты. Оба медика въ это время дѣлали вытащенному изъ воды матросу Боброву ампутацію руки, что̀ оказалось необходимымъ, вслѣдствіе явившагося сильнаго кровотеченія.

Когда все сказанное было исполнено, командѣ дали завтракать.

Наконецъ начался давно желанный разсвѣтъ, и тогда увидали себя почти въ бурунахъ, въ разстояніи $2^1/_2$ кабельтовыхъ отъ низменной косы, за которой видно было море. Впослѣдствіи узнали, что фрегатъ стоитъ у мѣстечка Кнопперъ, а видимое море есть Лимфіордъ и, слѣдовательно, видѣнный качающійся бѣлый огонь плавучаго маяка—въ Аггеръ-каналѣ, внутри его̀, при входѣ въ Лимфіордъ; кругъ освѣщенія этого маяка въ описаніи показанъ 9 миль, а стояли отъ него въ разстояніи около $7^1/_2$ миль, слѣдовательно прошли около $1^1/_2$ мили съ того момента, когда увидѣли огонь въ первый разъ. Здѣсь фрегатъ потерпѣлъ полное крушеніе.

На другой день, въ $6^1/_2$ часовъ вечера, вся команда благополучно переправлена на берегъ.

Послѣ того, перевезли ружья, аммуницію и разное другое имущество; старшій штурманскій офицеръ успѣлъ свезти всѣ карты, книги, хронометры и инструменты.

Фрегатъ между тѣмъ все болѣе и болѣе погружался въ песокъ, и вода въ немъ поднималась съ каждымъ днемъ. 15 сентября оказалось, что фрегатъ сидитъ въ пескѣ 11 футъ, а вода въ немъ была до жилой палубы. За тѣмъ фрегатъ былъ окончательно разрушенъ буруномъ.

79.

Корветъ „Витязь“.

19 августа 1867 года отправился изъ Кронштадта въ Пирей, въ составъ эскадры капитана 1 ранга Бутакова, корветъ «Витязь», подъ командою капитана 2 ранга Зеленаго 3.

До Дагерорта корветъ шелъ подъ парами, противъ довольно свѣжаго SW; 21-го обогнули его мысъ и въ то же время вѣтеръ стихъ, а затѣмъ задулъ отъ N, почему прекратили пары. 22-го вечеромъ, у Борнгольма, заштилѣли, а въ полночь развели пары, и 23-го стали фертоингъ на внутреннемъ Копенгагенскомъ рейдѣ.

28 августа корветъ вышелъ изъ Копенгагена. Такъ какъ вещи Королевы Эллиновъ, которыя наше посольство назначило къ отправленію въ Аѳины на «Всадникѣ», не были своевременно доставлены, то корветъ ожидалъ ихъ до 28 августа.

Въ полночь того же числа обогнули Скагенъ, и отойдя отъ берега 40 миль, прекратили пары, при свѣжемъ SO. 30-го стихло, а 31-го задулъ легкій SW. Въ полдень развели пары, подъ которыми прибыли въ Шербургъ 3 сентября.

Установка новаго шпиля задержала здѣсь корветъ до 27 сентября. Оставивъ въ этотъ день Шербургъ, 11 октября бросили якорь въ Гибралтарѣ, будучи задержаны въ пути противными вѣтрами.

На другой день корветъ отправился въ дальнѣйшее плаваніе, подъ парами. 14-го числа, получивъ ровный NO, вступили подъ паруса. 18-го, подойдя къ порту Магонъ, заштилѣли и развели пары, а 19-го стали на мертвый якорь на Виллафранкскомъ рейдѣ.

Простоявъ здѣсь 8 дней, 29 октября корветъ ушелъ прямо въ Пирей, такъ какъ въ Мальтѣ и въ Италіи свирѣпствовала холера.

2 ноября корветъ прибылъ въ Мессину, откуда вышелъ на другой день и 7-го прибылъ на Пирейскій рейдъ, гдѣ поступилъ въ составъ эскадры Средиземнаго моря, и затѣмъ нѣсколько разъ снимался съ якоря съ рейда, для посѣщенія бухты Суда, о-ва Кандіи, острова Мило, бухты Армиро, бухты Ватико.

28 апрѣля 1868 г. корветъ былъ отправленъ съ Пирейскаго рейда въ Кронштадтъ, и 3 мая прибылъ въ Неаполь. Выйдя оттуда 9 мая, 15-го прибылъ на Марсельскій рейдъ, откуда вышелъ 22 мая, а 29-го бросилъ якорь на Кадикскомъ рейдѣ.

3 іюня корветъ оставилъ Кадиксъ. На слѣдующій день, обогнувъ мысъ С.-Винцентъ, получилъ попутный вѣтеръ, почему

прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. До 8 іюня дулъ все время ровный SSW, но въ этотъ день вѣтеръ сталъ свѣжѣть и 9-го былъ уже штормъ; къ вечеру вѣтеръ съ тою же силою перешелъ отъ S къ NW, тогда легли въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ и взяли всѣ рифы. Къ полночи совершенно стихло. Находясь въ это время у входа въ каналъ, развели пары и вечеромъ 10-го бросили якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

Простоявъ здѣсь недѣлю, 18-го отправились въ Христіанзандъ, куда и прибыли 26 іюня, а 29-го перешли въ Киль.

7 іюля корветъ вышелъ изъ Киля, подъ парами, и у мыса Дарсерорта вступилъ подъ паруса, при тихомъ попутномъ вѣтрѣ, который сопровождалъ корветъ до меридіана Ревеля, гдѣ, 11 іюля, вѣтеръ стихъ, почему развели пары и, при помощи ихъ, прибыли въ Кронштадтъ 12 іюля.

17 іюля корветъ осматривалъ Его Императорское Высочество Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ, а 23-го «Витязь» былъ введенъ въ гавань.

86.

Фрегатъ „Дмитрій Донской“.

9 октября 1867 года отправился изъ Кронштадта въ Атлантическій океанъ, для практическаго плаванія съ гардемаринами и кондукторами, фрегатъ «Дмитрій Донской», подъ командою капитанъ-лейтенанта Дрешера. По приказанію исправляющаго должность главнаго командира, былъ назначенъ для отвоза на фрегатъ родственниковъ и сослуживцевъ, желавшихъ проститься съ отправляющимися въ море, пароходъ «Работникъ», который къ полдню прибылъ съ публикой изъ Петербурга на Кронштадтскій рейдъ и проводилъ фрегатъ до Толбухина маяка.

Идя, при противномъ вѣтрѣ, подъ парами, около полночи съ 9 на 10 число, обогнули Дагерортъ. Въ Балтійскомъ морѣ встрѣтили тотъ же противный вѣтеръ и при томъ еще засвѣжѣвшій. Въ полдень 10-го подошли къ маяку Фарэ, на сѣверной оконечности о-ва Готланда. Когда же стали заходить за островъ,

вѣтеръ перешелъ къ W, и, дуя умѣренно, позволилъ, въ 5 часовъ вечера, прекратить пары и, подъ парусами, лечь въ бейдевиндъ на правый галсъ. Ночью вѣтеръ сталъ свѣжѣть и сдѣлался туманъ. Утромъ 11-го числа легли на лѣвый галсъ и начали лавировать; вѣтеръ сталъ снова переходить къ SW. Туманъ продолжался и 12-го числа; только утромъ 13-го числа сдѣлалось яснѣе, но вѣтеръ упорно дулъ отъ прежняго румба, и фрегатъ, лавируя въ эти $2^1/_2$ сутокъ, немного подвинулся къ S. Утромъ въ $^1/_2$10 часа 13-го числа, считая себя въ 80 миляхъ отъ Борнгольма, при заштилѣвшемъ вѣтрѣ, убрали паруса и вступили подъ пары, по настоящему курсу, по сѣверную сторону острова. Въ полдень 13-го числа, по наступившей пасмурности по горизонту, не видя Борнгольмскихъ маяковъ, и при томъ уже давно не имѣя обсерваціи и даже опредѣленій своего отшедшаго мѣста пеленгомъ Гобургскаго маяка, сочли за лучшее на эту ночь, не прекращая совсѣмъ паровъ, поворотить и держаться подъ косыми парусами. Въ 4 часа утра пасмурность прочистилась, открывавшіеся маяки показали очень незначительную ошибку счисленія, а потому, поднявъ пары, продолжали плаваніе далѣе. Вечеромъ этого числа горизонтъ снова покрылся туманомъ, и такъ какъ плаваніе предстояло далѣе въ опасномъ мѣстѣ, около Дарсерорта, то, придя къ SO-й оконечности острова Мэна, въ бухтѣ Гельмсъ (Hielms) стали на ночь на якорь. 15-го числа, въ 7 часовъ утра, пошли далѣе къ мысу Дарсерорту. Вѣтеръ свѣжѣлъ все болѣе и болѣе отъ SW и хотя былъ попутнымъ для продолженія плаванія Бельтомъ, но какъ опасныя для фрегата банки, къ N отъ Лангеланда и предъ входомъ въ Ниборгъ, пришлось бы проходить послѣ заката солнца, падавшій же барометръ возбуждалъ опасеніе въ пасмурности, и даже столь обыкновенномъ въ эту пору въ Бельтахъ туманѣ, то на ночь придержались къ входу въ Кильскую губу, рѣшившись провести ночь здѣсь на якорѣ, съ тѣмъ, чтобы съ разсвѣтомъ, въ случаѣ пасмурности, войти въ Киль. Въ $^1/_4$ 9-го часа бросили якорь у маяка, предъ входомъ въ губу. 16-го числа снялись съ якоря, въ $^1/_2$ 8-го часа утра, и взяли курсъ въ Большой Бельтъ. Ночью съ 15 на 16-е число вѣтеръ свѣжѣлъ все болѣе и болѣе, а къ утру изъ SW перешелъ къ NW и потомъ къ N, такъ что въ Бельтѣ для пла-

вашія былъ совершенно противный, съ сильнымъ теченіемъ изъ Категата. Въ 4 часа вечера 16-го числа, пройдя N оконечность Лангеланда, остановили машину, чтобы выждать лоцмана, для входа на Ниборгскій рейдъ и вскорѣ за тѣмъ стали на якорь. Лоцманскій ботикъ, спускавшійся по вѣтру и теченію, проскочилъ фрегатъ и упавъ далеко за кормою подъ вѣтеръ, не могъ вылавировать при сильномъ теченіи отъ N. Солнце между тѣмъ садилось, фрегатъ стоялъ на якорѣ между банками; но имѣя вѣрно опредѣленное мѣсто и хорошіе створы, рѣшились войти на рейдъ безъ лоцмана и, снявшись съ якоря въ $^1/_2$ 5 часа, вошли на рейдъ благополучно въ $^1/_4$ 7-го и бросили якорь при совершенной уже темнотѣ. Эта-то темнота и не позволила хорошенько осмотрѣться на мѣстѣ положенія якоря. Чрезъ часъ послѣ отдачи якоря, пріѣхалъ на фрегатъ лоцманъ и объявилъ, что слишкомъ вдались въ глубь бухты и фрегату негдѣ будетъ заворотить, въ случаѣ перемѣны вѣтра. Съ полуночи вода начала сбывать и къ разсвѣту фрегатъ сидѣлъ кормою въ илу, но столь жидкомъ, что и руль и винтъ свободно вертѣлись. Для снятія съ якоря безъ завоза къ S не было мѣста, а потому, сейчасъ же завезли верпъ съ перлинемъ, но едва успѣли выбрать этотъ завозъ, какъ вѣтеръ сталъ свѣжѣть и перешелъ къ SW, и уже этого завоза было недостаточно, чтобы на немъ завернуться безъ машины; давать же ходу впередъ до отвода носа въ сторону не позволяло мѣсто. Спустили гребныя суда изъ ростръ и на барказѣ завезли стопъ-анкеръ съ двумя кабельтовами 12 и 10-дюймовыми и, выбравъ ихъ втугую, облегчили напоръ форштевня на канатъ плехтоваго якоря, подтянутаго до 10 саженей на клюзѣ. Болѣе предпринять въ этотъ день не позволилъ сильно скрѣпчавшій SW; фрегатъ стоялъ совершенно спокойно, покачиваясь съ боку на бокъ, безъ малѣйшихъ ударовъ и сотрясеній, и все время винтъ и руль ворочались свободно; но обмѣрѣ оказалось, что фрегатъ прижало къ отмели правымъ подзоромъ или мѣстомъ между ахтерштевнемъ и бизань-русленями. Къ вечеру вѣтръ стихъ, а 18-го утромъ перешелъ къ N, при чемъ вода сейчасъ же пошла на прибыль. Ее однакожъ не выждали: подтянувъ канатъ и поднявъ якорь, фрегатъ свободно, съ помощью нѣсколькихъ оборотовъ винта и завоза стопъ-анкера, отошелъ

отъ отмели и сталъ на глубинѣ и просторѣ, по указанію лоцмана.

При осмотрѣ фрегатскимъ водолазомъ подводной части кормы фрегата, не оказалось никакихъ поврежденій.

25 октября, въ 10 часовъ утра, снявшись съ якоря подъ парами съ Ниборгскаго рейда, фрегатъ 26-го числа, въ 8 часовъ утра, уже сдалъ взятаго изъ Ниборга лоцмана, выѣхавшимъ съ маяка Хиртсголмена лоцманамъ, и продолжалъ плаваніе къ выходу изъ Категата. Скагенъ обогнули въ полдень того же числа. Дувшій во все время плаванія Бельтомъ и Категатомъ NW сталъ заходить къ W и свѣжѣлъ постепенно, такъ что къ 8-ми часамъ вечера успѣли отойти отъ Скагена только на 40 миль. Не надѣясь выбраться на вѣтеръ подъ парами и парусами, противъ волненія и вѣтра, на столько, чтобы можно было укрыться отъ W шторма въ Христіанзандѣ,—въ 9 часовъ вечера, для сбереженія судна и угля, спустились обратно за Скагенъ, который и обогнули въ началѣ 1 часа 27 октября, а въ исходѣ 4 часа, придя на глубину 7 саженъ, въ 4 миляхъ отъ навѣтреннаго берега, стали на якорь, вытравивъ каната до 70 саженъ. Съ разсвѣтомъ, вѣтръ дулъ съ силою шторма и порывисто. Послѣ полуночи 28-го, не стихая, онъ сталъ отходить къ N, почему и развели пары и въ $^1/_4$3 часа стали выхаживать канатъ, помогая шпилямъ малымъ ходомъ машины. И только благодаря ей снялись съ якоря въ 3 часа утра, безъ нея же пришлось бы расклепать цѣпь и оставить ее съ якоремъ въ водѣ. Выгребая противъ вѣтра, только въ 8 часовъ утра могли спуститься въ Скагеракъ. Обогнувъ къ этому времени Скагенъ и правя на W, продолжали плаваніе подъ парами до меридіана Гиртсгальсъ, пройдя который можно было считать фрегатъ уже вполнѣ на просторѣ. Но постепенно стихавшій вѣтръ спалъ совсѣмъ и зашелъ къ WNW. Можно было ожидать штиля, а потому, чтобы скорѣе выбраться изъ Скагерака, рѣшились продолжать паровое плаваніе до вечера; дѣйствительно же сдѣлавшійся штиль заставилъ продержать огонь въ топкахъ до слѣдующаго дня 11 часовъ утра, когда уже были въ Нѣмецкомъ морѣ.

По окончаніи богослуженія (день былъ воскресный), вызвали всѣхъ на верхъ поднимать винтъ, для чего привели въ бейде-

виндъ на правый галсъ (паруса были поставлены еще съ утра) и легли въ дрейфъ. Винтъ однакожъ не могли поднять. Провозившись съ нимъ до 5 часовъ вечера, должны были отказаться отъ подъема его: довольно спокойное состояніе моря дозволило спустить въ воду водолаза, который нашелъ винтъ опутаннымъ концомъ и столь плотно и туго, что не могъ ни отпутать, ни срѣзать этого конца. Должно быть томбуй-штертъ попалъ въ винтъ, когда ночью 28-го снимались подъ парами съ якоря. Между тѣмъ легкій NW уравнялся и былъ вполнѣ благопріятнымъ для плаванія подъ парусами, а какъ въ трехъ-суточное плаваніе подъ парами истратили столько угля, что остававшагося не хватило бы до канала, то оставивъ винтъ въ водѣ, разобщили его съ машиною, и эта работа заняла $2^1/_2$ часа: для разобщенія винта съ валомъ нужно было отвинтить и выколотить 6 болтовъ, соединяющихъ поля 1 и 2 колѣнъ вала.

Въ исходѣ 8 часа вечера 29-го винтъ былъ наконецъ разобщенъ. NW, перешедшій за тѣмъ въ W, подвинулъ впередъ по курсу на 130 миль. 30 октября вечеромъ заштилѣло. Считая себя отъ Галопера въ 120 миляхъ, рѣшились воспользоваться этимъ штилемъ и, разведя пары въ 3 котлахъ, и сообщивъ винтъ съ валомъ, на что употребили почти $3^1/_2$ часа, пошли со скоростью отъ 6 до 7 узловъ.

Сопровождаемые штилемъ и потомъ легкимъ SSO, въ ночь съ 1 на 2 ноября вошли въ каналъ и, продолжая плаваніе подъ парами и при тѣхъ же обстоятельствахъ, въ $^1/_4 4$ часа утра 2 ноября бросили якорь на Плимутскомъ рейдѣ.

Съ перваго дня прихода сюда и до 5 ноября водолазы ежедневно работали у винта, а въ этотъ день очистили его окончательно. Тѣмъ не менѣе винтъ не поднимался, доколѣ не взяли въ помощь винтъ-шкентелямъ стеньгъ-вынтрепныя гини за передній конецъ рамы. Этимъ концомъ рама ударилась въ кремальеръ и, упершись, не подавалась къ верху. При осмотрѣ винта и колодца, не нашли ничего такого, что бы могло препятствовать подъему винта, а что онъ не поднимался, то (по мимо конца, опутавшаго винтъ), нельзя приписать этого ни чему другому, какъ перегиби фрегата, которая была 1,6 дюймовъ (*).

(*) Въ Кронштадтѣ эта перегибь была опредѣлена въ 1 дюймъ, но тогда угольные ящики были полны углемъ.

29 октября, въ 5-мъ часу вечера, во время пожарной тревоги, сдѣланной для ученья и провѣрки партій, замѣченъ былъ въ кочегарной между 1-мъ и 2-мъ котломъ съ лѣвой стороны тлѣющійся брусъ, лежащій между котлами и служащій подушкою пиллерсу, введенному между котлами для поддержанія палубныхъ бимсовъ надъ котлами. Огонь сейчасъ же былъ залитъ и дальнѣйшее тлѣніе остановлено. Назначенная коммисія для изслѣдованія этого происшествія, нашла, что искры, произведшія тлѣніе могли попасть на брусъ какъ изъ стоявшаго по близости горна, такъ и изъ дымоваго кожуха, откуда сыпалась на этотъ брусъ сажа, которая и загорѣлась. Брусья эти положены были во время стоянія фрегата въ докѣ, при раздвиганіи котловъ, для введенія между ними вышесказанныхъ пиллерсовъ.

По выходѣ 14 ноября изъ Плимута, командиръ фрегата предполагалъ зайти на о. Мадеру; но почти во весь переходъ, дувшіе S и SO вѣтра заставили пройти этотъ островъ и направиться прямо къ островамъ Зеленаго мыса. Въ полночь на 29 ноября, находясь въ широтѣ 27°, въ 360 миляхъ отъ о-ва Ферро, получили ровный ONO, послѣ маловѣтрія изъ SO и NO четвертей. Утромъ 29-го числа, при $10^1/_2$ узловъ ходу и незначительной зыби слетѣла форъ-брамъ-стеньга съ бомъ-брамселемъ, а вслѣдъ за нею сломалась и крюйсь-стеньга, и со всѣми парусами упала впередъ и легла крюйсель-реемъ на бизань-штагъ и гротъ-марса-брасъ, оборвавъ гротъ-брамъ-брасы и надломивъ этотъ рей. По осмотрѣ стеньги, оказался въ сломѣ значительный сучекъ. 3 декабря фрегатъ благополучно прибылъ въ Порто-Гранде.

17 декабря фрегатъ вышелъ изъ Порто-Гранде, 25-го прошелъ параллель о. Фернандо-де-Норонья, 26-го параллель мыса С.-Рока и 3 января 1868 г. бросилъ якорь на Ріо-Жанейрскомъ рейдѣ. 10 января фрегатъ перешелъ въ бухту Санешибо, для практическихъ ученій пальбѣ, а 3 февраля перешелъ снова въ Ріо-Жанейро.

14 февраля фрегатъ отправился къ мысу Доброй Надежды, и 7 марта благополучно достигъ Саймонсъ-бая

Снявшись съ якоря съ Ріо-Жанейрскаго рейда подъ парами, при штилѣ, отошли къ $^3/_4$ 5 часа пополудни 15 февраля, по

курсу SO—какъ наиболѣе удалявшему отъ берега — 165 миль, выгребая противъ крупной океанской зыби, при штилѣ и маловѣтріи. Въ началѣ 5 часа 15 февраля задулъ легкій ONO, почему прекратили подбрасываніе угля и къ 5 часамъ были подъ парусами, въ бейдевиндъ, на лѣвомъ галсѣ. Отойдя вскорѣ къ NO, вѣтръ благопріятствовалъ плаванію фрегата къ югу до полдня 19-го числа, когда, зайдя къ W, сдѣлалось сначало маловѣтріе, а за тѣмъ и совсѣмъ заштилѣло, такъ что въ двое сутокъ подвинулись впередъ всего на 98 миль. Зыбь крайне безпокоила фрегатъ, скрипѣвшій во всѣхъ частяхъ: бимсы, комельсы и переборки замѣтно трогались и двигались; розмахи фрегата доходили до 20 градусовъ и были по временамъ столь стремительны, что боялись за рангоутъ. При одномъ изъ таковыхъ розмаховъ, разорвало фокъ по срединѣ, снизу до верху! Находясь 21 февраля въ широтѣ $32^1/_2^\circ$ S и въ долготѣ $34^1/_2^\circ$ W, считали себя въ штилевой полосѣ полярной стороны SO пасата, и какъ полоса эта здѣсь бываетъ большая, то для избавленія фрегата отъ безполезной ломки, а также, чтобы увеличить скорѣе широту, рѣшились развести пары. Фрегатъ подъ парами пошелъ несравненно покойнѣе, но за то и пришлось жечь уголь почти $1^1/_2$ сутокъ и только въ $^1/_2$ 8 часа утра 23-го числа, въ широтѣ 36°15′ S и долготѣ 31°15′ W, вступили опять подъ паруса, получивъ легкій N, который, мѣняясь къ W, велъ фрегатъ съ перемѣнною силою, до 25-го числа; тогда же въ широтѣ 38° S, долготѣ 25° W, получили одинъ изъ тѣхъ бойкихъ по Мори W вѣтровъ, кои столь постоянны въ здѣшнихъ широтахъ. Въ четверо сутокъ фрегатъ сдѣлалъ по дугѣ близкой къ дугѣ великаго круга, плаваніе въ 930 миль. О-ва Тристанъ д'Акунья прошли по S сторону, въ 65 миляхъ, и это былъ самый южный пунктъ фрегатскаго плаванія. Вѣтра изъ W половины компаса сопровождали и къ O отъ Тристанъ д'Акунья и, пройдя первый меридіанъ, 2 марта утромъ, въ широтѣ 37°30′, 7-го въ полдень уже стояли на якорѣ въ Саймонсъ-баѣ. Имѣя на канунѣ въ трюмѣ лишь двухъ-суточный запасъ прѣсной воды и имѣя въ виду, что, во 1-хъ, возможно и не получить сейчасъ же по прибытіи воду и во 2-хъ, что если бы, при неимѣніи сообщенія съ берегомъ, пришлось производить опрѣсненіе, то, по случаю выломан-

ныхъ зубьевъ въ шестерняхъ донки,—не иначе, какъ при дѣйствіи машины (такъ какъ подкачивать воду въ котлы можно бы было только помощью машинныхъ помпъ),—рѣшились, въ 170 миляхъ отъ мыса, развести пары, дабы дѣйствіе машины было не безполезное. Это рѣшеніе было вызвано также и стихавшимъ NW вѣтромъ, заставившимъ предполагать встрѣчу SO насата, въ полосѣ котораго уже находились. Опустивъ винтъ, 6 марта дали ходъ машинѣ и, подъ парами и всѣми косыми парусами, продолжали плаваніе. Маякъ на мысѣ Доброй Надежды увидали передъ разсвѣтомъ 7-го числа и оказались на 14 миль къ нему ближе, чѣмъ себя считали. Опредѣлившись маякомъ, продолжали плаваніе къ Саймонсъ-баю, не смотря на закрывшіеся берега пасмурностью и дождевою изморозью. Такимъ образомъ все плаваніе фрегата въ 3530 миль сдѣлано было имъ въ $21^{3}/_{4}$ сутокъ, что даетъ среднее суточное плаваніе въ $162^{1}/_{2}$ мили.

Пребываніе фрегата на мысѣ Доброй Надежды продолжилось долѣе предположеннаго времени почти на шесть сутокъ. Дувшій съ вечера 8 марта, до ночи съ 13 на 14-е равноденственный SO, и по временамъ съ силою шторма, не позволялъ имѣть сообщеніе съ берегомъ, и ни къ какимъ погрузкамъ и пріемкамъ приступать было невозможно.

9 марта, стоя на двухъ якоряхъ и давая ходъ машинѣ, въ $^{1}/_{2}$ 11 часа вечера замѣтили, что фрегатъ дрейфуетъ. Число оборотовъ увеличили до 18 и 20, на сколько позволяли пары. Разбудили команду, взяли даглистовую цѣпь на шпиль и стали выхаживать вертлюгъ. Къ исходу 2 часа вертлюгъ былъ выведенъ изъ плехтовой цѣпи; пары упали до $2^{1}/_{2}$ фунтовъ. Въ остальныхъ котлахъ они не были готовы и дѣйствующіе котлы съ ними не были сообщены. Пары не разводили въ остальныхъ трехъ котлахъ, по случаю приготовленія ихъ къ осмотру портовымъ механикомъ и предполагаемаго исправленія ихъ топокъ, которыя текли. Пришлось сдаться на плехтовую цѣпь и, по осмотрѣ канатовъ, они оказались оба вытянутыми: даглиста 65, плехта—85 саженъ. Въ ожиданіи готовности паровъ въ прочихъ трехъ котлахъ, отложили перемѣну мѣста, и когда машина въ 6 часу была готова, то стали выхаживать канатъ, при чемъ

даглистовая цѣпь была выбрана одна,—якоря же, съ 32 саженями каната, не оказалось. Только что хотѣли приступить къ выхаживанію за тѣмъ и плехта, вѣтеръ зашелъ вдругъ на 2 румба къ О и повернулъ фрегатъ кормой къ отмели, которая была ближе, чѣмъ длина праваго каната (80 саж.). Въ слѣдствіе всего этого, носъ фрегата также прижало къ отмели и фрегатъ не слушалъ руля, не смотря на дѣйствіе винта. Цѣпь была вытянувши и смотрѣла чрезъ форштевень влѣво, и выхаживаніе при этихъ условіяхъ каната было крайне тяжело для него и рисково: лопни одно изъ въ переломъ идущихъ въ клюзъ звеньевъ, фрегатъ прижало бы еще болѣе къ отмели и жестокими порывами не преминуло бы положить и бить. Надѣясь, однакожъ, на пары и крѣпость каната и, пользуясь промежутками между порывами, старшій офицеръ рѣшился на этотъ маневръ и, давъ полный ходъ машинѣ, сталъ выхаживать канатъ. Онъ пошелъ легко и въ то же время фрегатъ пошелъ впередъ. Когда же каната подтянули до 30 саженъ, тогда вышла и корма на свободную воду и заворотилась по вѣтру. Но какъ вѣтеръ при порывахъ мѣнялся и отходилъ къ О, то фрегатъ снова могло прижать кормой къ отмели, почему и рѣшились перемѣнить мѣсто, въ чемъ призналъ необходимость и Harbour Master, прибывшій съ разсвѣтомъ на фрегатъ. Выходить плехтъ помѣшала поворотившаяся поперекъ соединительная скоба и не ложившаяся въ гнѣздо на шпилѣ Барботеля; а какъ при осмотрѣ она оказалась нѣсколько растянувшеюся, то, не надѣясь скоро съ нею управиться, рѣшились, расклепавъ канатъ, выпустить его на буйкѣ, что́ и было сдѣлано. За тѣмъ фрегатъ перешелъ на новое мѣсто, болѣе къ S, и сталъ на обоихъ запасныхъ якоряхъ, вытравивъ канатовъ: лѣваго якоря 95, а праваго 60 саженъ. На этомъ мѣстѣ и на этихъ якоряхъ фрегатъ за тѣмъ уже отстаивался хорошо, и по прекращеніи паровъ, 11-го утромъ, ихъ ужъ не разводили, хотя вѣтеръ 12, 13 и 14 чиселъ дулъ съ силою шторма, стихая по вечерамъ и утрамъ на нѣкоторое время и снова свѣжѣя за тѣмъ, съ возврастающею силою противу предшествовавшаго.

Подводная часть фрегата осмотрѣна фрегатскимъ водолазомъ и никакихъ поврежденій не найдено; не прибыло и течи. Ни поврежденіямъ, ни течи, не съ-чѣго и было быть, такъ какъ

фрегатъ собственно на мели не стоялъ, а былъ лишь прижатъ къ приглубой песчанной отмели.

Оставивъ Саймонсъ-бай 19 марта, фрегатъ проходилъ въ полдень 29 марта траверзъ NO оконечности о-ва Св. Елены, въ $3^1/_2$ миляхъ, и за тѣмъ менѣе чѣмъ чрезъ $3^1/_2$ сутокъ прибылъ (въ 10 часовъ утра) на рейдъ Georg-town на о-вѣ Вознесенія. Такимъ образомъ весь этотъ переходъ, въ 2420 миль, сдѣланъ былъ въ 13 сутокъ и 20 часовъ, и изъ всего пройденнаго пространства, подъ парами прошли только 20 миль—для выхода изъ Фальсъ-бая, при весьма свѣжѣмъ SSO; среднее суточное плаваніе въ $172^1/_4$ мили,—лучшее свидѣтельство въ успѣшномъ плаваніи. Свѣжій SSO, давшій сейчасъ же по выходѣ изъ Фалсъ-бая 10 узловъ, велъ фрегатъ до 27-го числа одинаково успѣшно и, мѣняясь по временамъ до SSW, позволялъ нерѣдко носить лиселя съ обѣихъ. 27-го числа, въ широтѣ $18^1/_2{}^\circ$ S и въ долготѣ 2° W, получили признаки штилевой полосы, и сдѣлавшееся маловѣтріе смѣнялось между W чрезъ S до OSO, съ легкими дождевыми порывами; но къ восходу солнца 28-го числа небо прочистилось и задулъ SO пасатъ, сначала тихо; съ 29-го же, въ виду С. Елены, засвѣжѣлъ такъ, что жаль было не воспользоваться имъ и, не имѣя ни въ чемъ нужды, прошли мимо острова.

Плаваніе съ острова Вознесенія было одно изъ удачнѣйшихъ. Снявшись съ якоря подъ парусами 5 апрѣля, въ $10^1/_2$ часов утра, продолжали пасатное плаваніе къ экватору, который пересѣкли 10 апрѣля въ 8 часовъ вечера, въ долготѣ 23° 30′ W, потерявъ SO пасатъ 9-го числа, въ широтѣ 1° 30′ S, долготѣ 22° W. Свѣжо дувшій до о-ва Вознесенія пасатъ этотъ, съ этого мѣста дулъ уже значительно слабѣе и едва давалъ 8 узловъ хода при лиселяхъ. Наступившее затѣмъ маловѣтріе, и преимущественно изъ NO четверти компаса, позволяло продолжать плаваніе подъ парусами до 14 апрѣля, или широты 2° N. Заштилѣвъ совершенно, развели пары и подъ парами прошли по меридіану 115 миль, или до параллели 4° N, гдѣ получили NO пасатъ, задувшій отъ NtO и, прекративъ сейчасъ же пары, вступили опять подъ паруса въ полный бейдевиндъ. Отходя ежедневно на одинъ румбъ и постепенно свѣжѣя, такъ что

суточныя плаванія были отъ 160 до 200 миль, NO пасатъ довелъ фрегатъ до 28° параллели сѣверной широты, уклонивъ однакожъ, до 42° W долготы. Съ этого пункта до 36° широты имѣли перемѣнные вѣтра какъ по силѣ, такъ и направленію, но за то погода стояла многимъ лучше, чѣмъ въ пасатѣ, и температура воздуха была не ниже 17° R. Съ 36° по 42° N широты, имѣли вѣтры между OSO и ONO, измѣнившими погоду къ худшему; термометръ все становился ниже и ниже и при этомъ были частые дожди. Эта перемѣна въ температурѣ не приминула отозваться на здоровьи команды, и число больныхъ простудныхъ съ тѣхъ поръ стало постоянно увеличиваться. 4 мая, на миридіанѣ 38° W, въ 1500 миляхъ отъ канала, получили, наконецъ, вѣтръ изъ западной половины компаса и этими вѣтрами прошли все это разстояніе ровно въ недѣлю времени. Постепенно свѣжѣя и перейдя къ SW, вѣтръ, при падающемъ барометрѣ и густой пасмурности по горизонту, не предвѣщалъ вечеромъ 10 мая благопріятныхъ обстоятельствъ для входа въ каналъ, отъ котораго тогда считали себя въ 130 миляхъ и, по расчету, маякъ на островѣ Сцилли должны были увидать на разсвѣтѣ 11-го. Не надѣясь увидать входнаго маяка, но имѣя пунктъ въ тотъ день астрономически опредѣленный, рѣшились продолжать плаваніе, и нашли необходимымъ развести пары; но какъ, по случаю разшатавшейся донки, нельзя было держать паровъ въ котлахъ, иначе какъ съ помощію машины, то дали и ей ходъ.

Въ каналъ вступили 11-го, при густой пасмурности, дождѣ и свѣжемъ SW, закрывавшихъ Сцилли и не обѣщавшихъ открыть близко и Лизарда. Пробовали повѣрять свое счисленіе и опредѣлять мѣсто лотомъ, но его проносило. И уже приготовились къ самому неблагопріятному дальнѣйшему плаванію въ каналѣ, какъ вдругъ свѣжій SW моментально перешелъ въ NW съ жестокимъ порывомъ. Налетѣвъ съ подвѣтра, онъ перебросилъ всѣ трисели, и при этомъ гикъ не удержался талями и, ударившись о бизань-ванты и шлюпбалочный бакштагъ, переломился пополамъ. Вѣтеръ, перейдя къ NW, дулъ съ прежнею силою и моментально же разогналъ облака и пасмурность и очистилъ горизонтъ. Около 2 часовъ пополудни увидали Лизардъ, а въ $^{3}/_{4}$10 часа вечера

бросили якорь на Плимутскомъ рейдѣ, войдя сюда подъ проводкою лоцмана, принятаго передъ Эдистономъ, изъ предосторожности, такъ какъ опять къ SW перешедшій вѣтръ сталъ заносить берегъ пасмурностью.

Такимъ образомъ переходъ съ острова Вознесенія въ Плимутъ совершенъ въ $36^1/_2$ сутокъ, что, по проплытымъ 5300 милямъ, даетъ средняго суточнаго плаванія 145 миль. Весь же переходъ съ мыса Доброй Надежды (включая и 3-хъ дневную стоянку на о-вѣ Вознесенія) продолжался 53 дня, и 7700 миль пройдены со среднею скоростью 152 миль въ сутки. Подъ парами пробыли на послѣднемъ переходѣ только $46^1/_2$ часовъ.

18 мая фрегатъ оставилъ Плимутскій рейдъ, подъ парами, при штилѣ и ясной погодѣ. 19 мая прошли Галоперъ и 20-го вступили подъ паруса, при тихомъ ONO. 23-го, за Скагеномъ, встрѣтили тихій S, почему развели пары и 24-го пришли въ Киль.

11 іюня фрегатъ вышелъ изъ Киля, а 17 іюня прибылъ въ Кронштадтъ.

1868 годъ.

81.

Фрегатъ „Дмитрій Донской“.

2 октября 1868 года отправился изъ Кронштадта въ Средиземное море, подъ командою капитана 2 ранга Дрешера, фрегатъ «Дмитрій Донской», для практическаго плаванія съ гардемаринами и кондукторами.

Прибывъ въ Киль, съ небольшимъ чрезъ четверо сутокъ по выходѣ изъ Кронштадта, фрегатъ весь переходъ сдѣлалъ подъ парами. Получивъ приказаніе идти до водъ Даніи форзейлемъ датскаго фрегата «Jeland», снявшагося съ якоря изъ Кронштадта одновременно съ нимъ,—на меридіанѣ N оконечности острова Борнгольма, разстались съ датскомъ спутникомъ, послав обоюдно людей по вантамъ и прокричавъ другъ другу троекратное ура, въ пожеланіе благополучнаго окончанія плаванія, отблагодаривъ

предварительно, сигналами, по системѣ Маріетта, другъ-друга за хорошее сопутствованіе. Отъ Кронштадта до острова Фемерна вѣтръ дулъ упорно, прямо въ лобъ, и за все время плаванія отходилъ, въ теченіе 11 часовъ, на столько, что могли прикидывать триселя. Въ Бельтъ вошли 6-го числа, на разсвѣтѣ, при легкомъ S вѣтрѣ. Отъ острова Фемерна вѣтръ, какъ бы на зло, перешелъ въ бойкій SO, но съ молодою командою немного было простора учиться и падающій барометръ, а главное наносящій туманы SO, заставили пройти подъ парами и эти послѣднія 50 миль. Въ ночи съ 3 на 4-е октября замѣтили вдругъ дымъ надъ котлами съ правой стороны; немедленно раскрывъ разборную палубу, увидали, что деревянная покрышка, накрывающая пустоту между кормовымъ и среднимъ котломъ, загорѣлась. Вырубивъ ее, возгорѣніе моментально было прекращено. Покрышка эта была сдѣлана новая и слишкомъ близко подошла подъ дымовой ходъ изъ кормоваго котла въ трубу; раскалившійся ходъ, отъ прогорѣвшей сажи, зажегъ эти дощечки; если бы онѣ подъ войлокомъ и свинцомъ и совсѣмъ выгорѣли, то бѣды большой отъ этого произойти не могло. Тревога была столь незначительная, что не нужно было даже будить команду, даже и тѣхъ, коихъ койки были подвѣшены по близости этого мѣста.

Принявъ 21000 пудовъ угля, отмывъ копоть и грязь, и давъ командѣ время вымыться и побывать на берегу, 12-го числа снялись съ якоря для слѣдованія въ Шербургъ.

Выйдя изъ бухты въ 11 часовъ, поставили всѣ паруса и, подъ парами и парусами, дошли къ исходу 4 часа пополудни до сѣверной оконечности Лангеланда; закрѣпивъ здѣсь паруса, вступили въ узкости предъ Нибургомъ и, пройдя засвѣтло эти узкости и за тѣмъ Спрогэ, за наступившею темнотою принуждены были, въ $5^1/_2$ часовъ вечера, стать на якорь. Къ этому времени вѣтръ отъ W перешелъ къ SSW и сталъ свѣжѣть постепенно. Въ полночь вѣтръ дулъ съ силою шторма. Поднявъ пары, рѣшились помогать канату самымъ малымъ ходомъ машины, и давъ ей, въ $1^3/_4$ часа ночи, ходъ, не останавливали ее ни разу до 6 часовъ утра, когда вѣтръ вдругъ стихъ и снова отошелъ къ W. Въ $7^3/_4$ часовъ утра 13 октября, при штилѣ, снялись съ якоря; но пройдя всего 7 миль, снова должны были бросить якорь, при и

нашедшей густой пасмурности. Къ полдню вѣтръ перешелъ къ NW и опять засвѣжѣлъ. Въ 4 часа утра, 14-го числа, вѣтръ сталъ стихать и въ исходѣ 7 часа позволилъ сняться съ якоря для дальнѣйшаго плаванія. Съ $11^1/_2$ часовъ утра до $4^1/_2$ ч. пополудни несли, въ помощь машинѣ, всѣ паруса; въ это же время, обогнувъ Ангольтскій пловучій маякъ, закрѣпили паруса, при зашедшемъ вѣтрѣ къ NW, и вмѣстѣ съ тѣмъ и засвѣжѣвшемъ. Въ 11 часовъ ночи прошли Тринделенъ и взяли курсъ на маякъ Хиртсгольмъ, для высадки лоцмана, ведшаго Бельтомъ. Съ полуночи 15-го числа стали находить сильные порывы отъ W, съ большою пасмурностію и дождемъ, много затруднявшіе дальнѣйшее плаваніе и закрывшіе маяки Скагенъ и Хиртсгольмъ. Только въ 3 часа утра, находясь отъ послѣдняго маяка на NtO въ 5 миляхъ, на глубинѣ 15 саженъ, стали на якорь. Лоцмана съ Хиртсгольма пріѣхали на фрегатъ за лоцманомъ въ 9 часовъ утра, но ссадивъ его, фрегатъ остался на якорѣ за свѣжестью W, противнаго для плаванія въ Скагеракѣ. Въ 4 часа утра 16 октября, вѣтръ сталъ отходить къ N и стихать; поднявъ пары, съ разсвѣтомъ снялись съ якоря и пошли въ Скагеракъ. Въ 1 часъ пополудни, имѣли послѣднее опредѣленіе по Скагену и находились тогда отъ него на NW 60° по картѣ, въ 15 миляхъ; по случаю маловѣтрія отъ NW продолжали плаваніе подъ парами, для скорѣйшаго выхода въ Нѣмецкое море и большаго удаленія отъ ютландскаго берега. Съ полуночи вѣтръ опять перешелъ къ SW, а къ утру сталъ свѣжѣть, почему въ 8 часовъ утра, считая себя по счисленію на параллели Хантсгольмена въ 88 миляхъ, прекратили пары и вступили подъ паруса. Вѣтръ въ это время уже дулъ столь свѣжо, что пришлось вступить подъ марселя въ 3 рифа, и это были первые рифы и первый урокъ въ управленіи парусами для молодой команды фрегата, имѣющей болѣе 100 человѣкъ рекрутъ и болѣе 200 человѣкъ, хотя по службѣ уже и не рекрутъ, но, по небытности въ плаваніяхъ, не болѣе опытныхъ въ матросскомъ дѣлѣ, чѣмъ рекруты.

Поднявъ винтъ и поставивъ паруса, зарифленные какъ выше сказано, легли въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ. Въ полдень обсерваціи не было; въ 3 часа удалось сдѣлать наблюденія и оказалось, что теченіемъ фрегатъ подало на NO 76° на $32^1/_2$ мили, и

это въ 26 часовъ времени! Въ $5^1/_2$ часовъ вечера, считая себя въ 20 миляхъ отъ норвежскаго берега, поворотили на правый галсъ. Вѣтеръ, мѣняясь отъ WSW до WNW, дулъ съ силою 7—8 балловъ и съ значительною зыбью отъ W. Не надѣясь при этихъ обстоятельствахъ удалиться ни отъ ютландскаго берега, ни отъ норвежскаго лавировкою, съ поворотами чрезъ фордевиндъ, рѣшились опять прибѣгнуть къ машинѣ, чтобы съ помощью ея и триселей, отойти отъ Ютландіи. Въ $10^1/_2$ часовъ ночи дали ходъ машинѣ, закрѣпивъ всѣ прямые паруса и оставивъ косые, при которыхъ и могли идти безъ утружденія машины на SW, со скоростію 6 узловъ. Отойдя къ полдню 18 октября отъ берега на 130 миль, прекратили пары, подняли винтъ и, поставивъ паруса съ двумя рифами у марселей, легли въ бейдевиндъ правымъ галсомъ. 19-го числа, въ полдень, имѣли обсерваціи и оказались на $16^1/_2$ миль къ SO 60° отъ счислимаго пункта. Въ 2 часа пополудни, считая себя отъ Текселя въ 45 миляхъ, поворотили на другой галсъ и при вѣтрѣ W, легли на NtW. Вѣтръ свѣжѣлъ, горизонтъ занесло, высокій же барометръ заставлялъ ждать перехода вѣтра къ N. Подвергаясь постоянно перемѣнному теченію, сбивавшему счисленіе, не надѣясь по закату солнца имѣть въ слѣдующій день обсерваціи, но имѣя въ этотъ день—въ полдень—вѣрно опредѣленное мѣсто, чтобы не потерять мѣста лавировкою, рѣшились продолжать плаваніе къ входу въ каналъ, подъ парами, и въ 4 часа дали ходъ машинѣ, закрѣпивъ прямые паруса. Пройдя такъ всю ночь, 20 октября съ разсвѣтомъ, по случаю зашедшаго вѣтра къ SW, должны были убрать и косые паруса. Въ полдень обсерваціи не было, а въ $^3/_4$ 1-го часа опредѣленная широта оказалась на 6 миль сѣвернѣе счислимой. Въ 3 часа пополудни фрегатъ окружила безчисленная флотилія рыбацкихъ тендеровъ; съ подошедшаго къ борту одного изъ нихъ приняли рыбака, взявшагося провести фрегатъ въ устье Темзы или въ Доунсы. Продолжали плаваніе по прежнему курсу, считая себя въ 45 миляхъ отъ Галопера. Съ 6 ти часовъ вечера, считая себя въ 35-ти миляхъ отъ этого маяка, стали бросать ежечасно диплоты. Глубины большею частью были сходны съ картой; тѣмъ не менѣе, считая себя ночью, въ теченіе 3 часовъ, въ горизонтѣ Галоперскаго маяка, его, однакожъ, не видали,

что́ и заставило предположить, что мѣсто фрегата нѣсколько восточнѣе счислимаго, и какъ курсъ велъ безопасно къ сѣверному Гудвинсандскому маяку, то и продолжали плаваніе съ лотами съ обѣихъ. Вѣтръ все время дулъ упорно въ лобъ и свѣжо, крѣпчая по временамъ до того, что машина выгребала не болѣе $2^1/_2$ узловъ. 21 октября, къ разсвѣту, вѣтръ стихъ совсѣмъ, а къ NW начали собираться облака, предвѣстники шквала. Вскорѣ, дѣйствительно, задулъ отъ этого румба легкій вѣтръ, принесшій съ собою сначала дождь, а потомъ густую пасмурность обложившую весь горизонтъ. Считая себя, въ 8 часовъ утра, отъ сѣвернаго Гудвинсандскаго маяка въ 10 миляхъ и правя прямо на него, не только что не видѣли маяка, но и глубина была бо́льшая, несовпадавшая съ глубинами на картѣ. Здѣсь-то пригодился фрегату рыбакъ-лоцманъ: по цвѣту воды и встрѣчавшимся желтоватымъ пятнамъ, онъ утверждалъ, что фрегатъ у Галопера, а не у Гудвинсанда. Продолжать плаваніе въ такую пасмурность и при таковомъ несовпаденіи фрегатскаго счисленія, съ указаніями человѣка, проводящаго 10 мѣсяцевъ въ году на этихъ водахъ, было бы неразумно и потому рѣшились не смотря на 30 саженъ глубины, лотами постоянно доставаемыя, бросить якорь и выждать очищенія горизонта. Не прошло и часу послѣ отдачи якоря, горизонтъ началъ прочищаться и тогда увидали дѣйствительно Галоперскій маякъ на SW, въ разстояніи 5 миль.

Предположеніе рыбака оправдалось такимъ образомъ вполнѣ! Къ полдню горизонтъ совершенно прочистился и уже шли къ Доунсамъ, опредѣлившись совершенно вѣрно маякомъ; оказалось, что фрегатъ находился позади счислимаго своего пункта на 25 миль; эта невѣрность набѣжала менѣе чѣмъ въ сутки и при парахъ и слѣдованіи по курсу? Снявшись съ якоря въ полдень, на фрегатѣ оставалось угля въ ящикахъ всего на 8 часовъ ходу и это обстоятельство заставило идти въ Доунсы, гдѣ изъ Диля надѣялись пріобрѣсть столько угля, чтобы дойти до Шербурга или до Порсмута. Въ Доунсы пришли въ 7 часовъ вечера при штилѣ.

Плаваніе отъ Киля до Доунсовъ продолжалось такимъ образомъ 9 сутокъ $9^1/_2$ часовъ. Изъ этого времени находились подъ пару-

сами 42 часа, подъ парами и парусами 10 часовъ и подъ одними парами 107 часовъ.

Въ ночь на 22-е вѣтръ опять задулъ отъ WSW и, постепенно свѣжѣя, разревѣлся къ полудню съ силою совершеннаго шторма.

Доунсы все болѣе и болѣе наполнялись укрывающимися съ моря судами—и парусными, и паровыми, и по словамъ лоцмана, число судовъ доходило до 300. Нѣкоторыя изъ нихъ отстаивались здѣсь уже по три недѣли—все по причинѣ тѣхъ же юго-западныхъ вѣтровъ. Во 2-мъ часу пополудни, фрегатъ стоялъ противъ зыби и отлива въ $2^1/_4$ узла; вѣтеръ дулъ жестокими порывами, и 80 саженъ плехтоваго каната выбирало въ тугую. По совѣту лоцмана, приказали отдать даглисъ до апанера, съ тѣмъ, чтобы при перемѣнѣ теченія, сейчасъ же его поднять. Для того, чтобы якорь легъ чистымъ, нужно было его сначала отдать съ рустова, призадержавъ пертулинь. Якорь полетѣлъ за бортъ, но не высучилъ за собою каната. Надо полагать, что сломалась якорная скоба, иначе нельзя себѣ объяснить ни чѣмъ этого случая. По выходѣ изъ гавани, не приходилось ни разу отдавать даглиста и настоящая отдача была первая. Бросили сейчасъ же на мѣстѣ паденія якоря буекъ на трехъ баластинахъ, но его понесло теченіемъ за корму. Между тѣмъ все крѣпчавшіе порывы заставили отдать лѣвый запасный якорь. Выхаживая его въ исходѣ 5-го часа, при перемѣнившемся теченіи, боялись что поднимутъ на немъ и даглистъ, однакожь этого не случилось.

Окончивъ погрузку угля въ ночь съ 24 на 25-е число, фрегатъ снялся съ якоря подъ парусами въ 3 часу пополудни, по окончаніи счетовъ и расплаты съ берегомъ. Горизонтъ былъ весь обложенъ пасмурностью, но барометръ шелъ къ верху и по безпрестанно переходившему, отъ NW къ N и даже NNO, вѣтру, слѣдовало ожидать NO съ ясною погодою. Имѣя лоцмана изъ Диля до о-ва Вайта, были спокойны относительно случайностей пасмурности и тумана. По мѣрѣ огибанія южно-форландскаго мыса и склоненія курса къ W, вѣтръ заходилъ и вскорѣ послѣ заката солнца сталъ свѣжѣть; фрегатъ однако же имѣя пары, подъ 4 котлами и при косыхъ парусахъ, бѣжалъ 9 и 10 узловъ. Вѣтеръ дѣйствительно отошелъ въ ночи къ NO и, постепенно свѣжѣя, не разогналъ однакоже пасмурности по горизонту, которая, на-

противъ, все болѣе сгущалась, при совершенно очистившемся и ясномъ небѣ. Пасмурность эта была такъ густа, что Донженесскій маякъ, имѣющій горизонтъ своего освѣщенія въ 22 мили, скрылся когда фрегатъ былъ отъ него въ разстояніи $11^1/_2$ миль. Слѣдующихъ за тѣмъ маяковъ—вплоть до маяка на мысѣ Святой Екатерины на островѣ Вайтѣ—не видали, хотя все время считали себя въ кругахъ его освѣщенія. Маякъ Св. Екатерины увидѣли въ разстояніи 7 миль. Опредѣлившись по немъ, въ 4 часа спустились къ Шербургу, куда прибыли благополучно въ 11-ти часовъ утра 26-го числа, принявъ лоцмана предъ входомъ на рейдъ на высотѣ мыса la Hogue.

Поиски за потерянным дагистомъ, продолжавшіеся вплоть до снятія съ якоря, остались безуспѣшными.

По прибытіи въ Шербургъ, были удивлены рѣдкимъ явленіемъ: всѣ берега были къ O отъ Шербургской молы бѣлы отъ выпавшаго ночью снѣга; всѣ же берега къ W были совершенно зелены и снѣгу на нихъ не было. Этому же снѣгу или «инею» приписывалъ англійскій лоцманъ и мрачность надъ берегомъ Англіи, закрывавшую маяки этого берега.

Крайне неблагопріятная погода задержала фрегатъ въ Шербургѣ многимъ болѣе, чѣмъ предполагали здѣсь оставаться. Почти все время свѣжо дувшій NO и малыя сизигійныя воды такъ задерживали доставку съ берега угля, что прибывъ сюда въ субботу 26 октября, только во вторникъ 29-го къ вечеру получили первую доставку съ берегу угля и, грузясь имъ за тѣмъ въ слѣдующія ночи, все таки не могли получить до полнаго груза 4000 пудовъ, невзятыхъ въ надеждѣ обойтись и безъ нихъ въ предстоящее плаваніе. Вся задержка происходила отъ недопущенія таможнею нагрузки ночью шаландъ съ угольныхъ складовъ, такъ что все то, что днемъ погружалось въ складахъ, успѣвали выгружать въ одну ночь. Всѣ старанія командира и здѣшняго нашего вице-консула остались безуспѣшны. Обстоятельство это на столько важно, что можетъ послужить правиломъ для нашихъ судовъ, выходящихъ осенью изъ канала и нуждающихся въ большомъ количествѣ угля—какъ напр., въ 425 тоннахъ, избѣгать Шербурга, а предпочитать Плимутъ, гдѣ стоянка при NO была бы несравненно покойнѣе и доставка угля

дѣлается гораздо успѣшнѣе. Пользуясь разрѣшеніемъ портоваго начальства, г. г. офицеры и гардемарины осмотрѣли портъ, а также и стоящіе на рейдѣ броненосные фрегаты «Gauloise» и «Flandre».

Въ понедѣльникъ 28-го числа посѣтилъ фрегатъ здѣшній, префектъ вице-адмиралъ Рено, а на слѣдующій день отдалъ командиру визитъ и командующій сухопутными войсками генералъ-маіоръ Модюи. Вмѣсто потерянаго въ Доунсахъ дагликтоваго якоря, положивъ лѣвый запасный, на мѣсто послѣдняго приняли отъ здѣшняго порта другой якорь, американской системы, съ «Dundenberg», оказавшійся для него слишкомъ маловѣснымъ, въ 215 пудовъ, со скобою, но безъ вѣса деревяннаго штока, за 2952½ франка. Якорь этотъ легокъ и для фрегата, но пришлось взять его потому, что размѣры французскихъ якорей, подходящихъ по вѣсу къ нашимъ—совершенно различны съ ними, и по большой длинѣ веретена якорь не могъ бы помѣститься ланою на шхунѣ. Сухари и весла пріобрѣтены тоже изъ портовыхъ магазиновъ, по неимѣнію ихъ въ вольной продажѣ.

Почти чрезъ 9 сутокъ по выходѣ изъ Шербурга фрегатъ прибылъ въ устье рѣки Таго и, по позднему времени года, переходъ этотъ можно бы было считать вполнѣ удачнымъ, если бы всѣ обстоятельства, сопровождавшія плаваніе, были столь же удачны и благополучны. Снявшись съ якоря съ Шербургскаго рейда, подъ парами, въ ½ 5 часа вечера,—чрезъ три часа прекратили пары и вступили подъ паруса съ марселями въ 1 рифъ, при ровномъ NNO. Вѣтръ вскорѣ перешелъ къ NO и посвѣжѣлъ такъ, что уже на меридіанѣ маяка Каскетъ шли 10 узловъ, имѣя брамсели на рифленныхъ марселяхъ и фокъ. По этому маяку былъ опредѣленъ отшедшій пунктъ фрегата. Утромъ 3 ноября вѣтръ еще отошелъ на 2 румба, именно къ ONO. По обсерваціямъ въ полдень этого числа находились на меридіанѣ Уэссана, въ 45 миляхъ. Теченіемъ подало 6 миль на NO 44°. Въ 4 часа утра 4 ноября, пройдя отъ меридіана Уэссана 160 миль на WSW по картѣ, склонили курсъ къ S, къ Бискайской бухтѣ. Съ перваго шага къ ней, негостепріимная бухта эта дала почувствовать всю суровость ея въ эту пору года. Фрегатъ, шедшій подъ тѣми же парусами совершенно спокойно по 10 и 11 узловъ, почувство-

валъ вдругъ неспокойную качку, а какъ и вѣтръ сталъ дуть порывами, то пришлось убрать брамсели. При этой-то уборкѣ, сорвался съ подвѣтреннаго нока форъ-брамселя, при одномъ изъ розмаховъ подъ вѣтръ, матросъ-гимнастеръ 3-го флотскаго экипажа Антонъ Леванидовъ и, упавъ въ воду, утонулъ. Паденіе его по темнотѣ не было снизу никѣмъ замѣчено и по этому въ моментъ паденія никакихъ мѣръ къ спасенію его не было принято; когда же сосѣдомъ его на нокѣ дано было знать на форъ-марсъ, а съ форъ-марса на палубу о паденіи Леванидова, то фрегатъ, бѣжавшій въ это время болѣе 11 узловъ, успѣлъ проскочить столько впередъ, что никакія средства не могли уже быть принятыми къ отысканію въ темнотѣ на водѣ человѣка, если бы онъ и держался на волнѣ. Вѣтръ постоянно свѣжѣя, заставилъ въ 6 часу взять 2-й рифъ у марселей, а въ 8 часу и 3-й рифъ. Обсерваціи въ этотъ день не имѣли, а плаваніе по лагу было 236 миль. Къ полдню развело столь большое волненіе, что розмахи доходили по клинометру Эди—подъ вѣтръ 24°—28°, а на вѣтръ 19° и при этомъ качка была столь стремительная, что опасаясь за артиллерію, обнесли и дополнительно закрѣпили орудія въ батареѣ кабельтовымъ.

Къ полдню 5 ноября вѣтръ стихъ и прояснившаяся погода позволила опредѣлить свое мѣсто по обсерваціямъ. Двухсуточное плаваніе вышло 486 миль, а теченіемъ подало за это время 38½ миль на SW 75°. Къ полночи вѣтръ зашелъ къ SO и потому до 8 часовъ вечера 6 ноября лежали бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, имѣя 5—6 узловъ ходу. Въ полдень этого числа имѣли обсерваціи, по которымъ опредѣленное мѣсто совершенно совпадало съ счислимымъ и теченія не оказалось. Въ 8 часовъ вечера поворотили оверъ-штагъ на правый галсъ и лежали этимъ галсомъ до полудня 7-го числа. Вѣтръ постепенно отходилъ къ S и установился отъ SSW. Теченіемъ въ эти сутки подало къ NW 19° на 14 миль, что не согласовалось съ лоціею и съ картою теченій, указывающихъ совершенно обратное направленіе теченія. Въ полдень поворотили на лѣвый галсъ, а въ 8 часовъ вечера легли на ночь опять на правый, такъ какъ на этомъ галсѣ вѣтръ отходитъ, въ случаѣ перемѣны, что и случилось въ полдень 8 ноября. Предъ полднемъ, только что поворотили на лѣвый галсъ, вѣтръ сразу стихъ, и

потомъ такъ же скоро перешелъ къ NO, позволившему идти настоящимъ курсомъ по 5—6 узловъ до 8 часовъ утра 9 ноября, когда его смѣнило маловѣтріе изъ SW четверти. Обсерваціи въ полдень обнаружили опять теченіе къ NO 24°, въ двое сутокъ 36½ миль. Находясь по этимъ обсерваціямъ отъ маяка группы островковъ Burlings на NW 29°, въ 126 миляхъ—рѣшились пройти этотъ остальной путь подъ парами, не надѣясь при маловѣтріи успѣшно вылавировать это пространство. Разведя поэтому къ вечеру пары, убрали къ заходу солнца паруса и, опустивъ винтъ, дали ходъ машинѣ. До разсвѣта машина, не смотря на сильную боковую зыбь, работала спокойно, а фрегатъ отъ сильной качки удерживался триселями и косыми парусами, нести которые допускалъ установившійся SW. Съ разсвѣтомъ вѣтръ сталъ замѣтно свѣжѣть и горизонтъ обложило тучами, не предвѣщавшими хорошей погоды, и какъ барометръ сталъ понижаться и неравномѣрно, а скачками, то прекратили пары и благовременно вступили подъ паруса, во избѣжаніе напрасной траты угля и ломки машины. Поднявъ винтъ, въ 10 часовъ поставили паруса съ 2 рифами, взятыми у марселей. Пасмурность, все сгущаясь, вскорѣ превратилась въ дождь; вѣтръ же, постепенно свѣжѣя, заставилъ въ 2 часа пополудни взять по 3-му рифу у марселей. Волненіе развело очень скоро, и при этомъ неулегшаяся старая зыбь качала фрегатъ самою неправильною и безпокойною качкою. Пошли опять потоки ватервельсами и наружными поясьями, подалось еще нѣсколько кницъ и уже не стало каютъ, въ которыя не протекала бы сверху вода. Первые случаи всего этого обнаружились еще въ Бискайской бухтѣ. Въ 4 часа пополудни вѣтръ началъ стихать и отходить къ W и тѣмъ далъ возможность идти настоящимъ курсомъ, который, по счисленію, касался горизонта упомянутаго выше маяка на каменьяхъ Burlings. Въ 12 часу ночи ожидая увидѣть вскорѣ тотъ маякъ впереди лѣваго траверса, увидѣли его по правому крамболу въ 15 миляхъ. Тотчасъ же поворотили чрезъ фордевиндъ, и легли на N. Оказалось, что теченіемъ подало съ полдня 9-го числа, т. е. въ полуторо сутокъ опять на NO 60° и на 38 миль! Вѣроятно свѣжіе SW въ океанѣ нарушили теченіе у португальскаго берега, обыкновенно подающее суда къ югу; иначе нечѣмъ объяснить эти рѣдкія и

столь значительныя нарушенія постояннаго направленія мѣстнаго и хорошо изслѣдованнаго теченія. При совершенно ясномъ небѣ и все спадающемъ вѣтрѣ, рѣшились воспользоваться предвѣщаемыми благопріятными для пароваго плаванія обстоятельствами и, имѣя съ предшествовавшаго утра еще непростывшую воду въ котлахъ, подняли очень скоро пары, и въ 3-мъ часу ночи 11 ноября дали ходъ машинѣ, а въ 2 часа пополудни стали фертоингъ на Лисабонскомъ рейдѣ, совершивъ такимъ образомъ весь переходъ изъ Шербурга въ 8 сутокъ 21 $^1/_2$ часовъ и пройдя 1180 миль, изъ коихъ подъ парами 190 миль въ 29 часовъ.

При постановкѣ парусовъ, 9 ноября, фокъ-стаксель-шкотомъ сбросило съ полубака за бортъ матроса Леменца, но, къ счастью, онъ успѣлъ задержаться за обнесенный диплотлинь и безъ дальнѣйшихъ приключеній сейчасъ же былъ вытащенъ изъ воды, съ помощью человѣка, посланнаго на концѣ обвязать конецъ кругомъ Леменца. Потеряли при этомъ только два спасительныхъ буйка.

26 ноября, въ 2$^1/_2$ часа пополудни, снялись съ якоря изъ Лисабона подъ парами. Въ 3$^1/_2$ часа, подходя къ бару рѣки, встрѣтили густой туманъ, недозволившій слѣдовать далѣе и, не смотря на то, что лоцманъ былъ на фрегатѣ, стали на якорь. При заходѣ солнца, около 5 часовъ, туманъ нѣсколько прочистился, но лоцманъ за темнотою не велъ далѣе, а потому остались на якорѣ. 27 ноября, въ 7$^1/_2$ часовъ утра, снялись подъ парами; въ 9 часовъ, пройдя баръ, высадили лоцмана, прекратили пары и вступили подъ паруса, при легкомъ вѣтрѣ отъ O. Послѣ полдня вѣтръ сталъ заходить къ S и въ 9 часовъ вечера заставилъ убрать лисели. 28-го, въ полдень, свѣжій SW вогналъ фрегатъ въ 2 рифа. 29-го, въ 9 часовъ утра, вѣтръ изъ SW перешелъ къ W, вслѣдствіе чего повернули оверъ-штагъ на правый галсъ и отдали 1 рифъ. Въ $^1/_2$ 2 часа пополудни отдали послѣдній рифъ у марселей. 30-го числа съ утра, при нѣсколько упавшемъ барометрѣ, имѣли дождливую погоду и вѣтръ порывистый отъ W; въ 10$^1/_4$ часовъ утра порывы стали сильнѣе и прямо заставили взять 3 рифа, при чемъ разорвало форъ-марсель, который и перемѣнили сейчасъ же по проходѣ порыва. Въ 11 часовъ былъ слышенъ громъ и видна молнія, а послѣ передъ носомъ фрегата, въ разстояніи $^1/_2$ мили, прошелъ небольшой

шой смерчъ. Въ 2 часа отдали 1 рифъ и остались подъ марселями въ 2 рифа. Съ полночи 1 декабря барометръ сталъ подыматься и вѣтръ отошелъ къ NW, но при той же пасмурности и дождливой погодѣ; въ 11 часовъ утра отдали рифы, небо прояснилось и вѣтръ значительно стихъ, а къ 10 часамъ вечера сдѣлался штиль. 2 декабря, въ 7 часовъ утра, при штилѣ и находясь отъ Мадеры въ 135 миляхъ къ О, начали разводить пары, въ 9 же часовъ ихъ прекратили, и такъ какъ задулъ довольно ровный SW, то и легли на лѣвый галсъ. Зыбь при этомъ все продолжалась отъ NW и была довольно безпокойна. Съ разсвѣтомъ 3-го числа, находясь отъ Мадеры въ 75 миляхъ и имѣя противное маловѣтріе, дали ходъ машинѣ; въ $7^1/_2$ часовъ утра увидѣли островъ Порто-Санто. Въ 12 часовъ открылся островъ Мадера, а въ $5^3/_4$ час. бросили якорь на рейдѣ Фунчала.

Фунчальскій рейдъ оставили 7 декабря, въ 3 часа пополудни, снявшись съ якоря подъ парами, при маловѣтріи отъ W. 8 декабря, въ 8 часу утра, задуло маловѣтріе отъ S; тотчасъ же прекратили подбрасываніе угля, а въ 9 часу, прекративъ пары, вступили подъ паруса въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ. Вскорѣ установился легкій вѣтръ отъ SO, подвигавшій фрегатъ къ югу со скоростію лишь 2 узловъ. Прекративъ здѣсь пары и отойдя съ помощію ихъ отъ Фунчала на 145 миль, уже за тѣмъ на всемъ переходѣ не прибѣгали къ нимъ и жгли уголь только для опрѣсненія воды. Съ утра 9-го числа вѣтръ сталъ заходить и заставилъ поворотить оверъ-нитагъ на правый галсъ. Суточное плаваніе по курсу вышло всего 20 миль. Немногимъ удачнѣе плыли и слѣдующія сутки, т. е. между полднями 9 и 10 чиселъ—подвинулись впередъ по курсу только 67 миль. Наконецъ, въ полдень 10 декабря, задулъ ONO, сразу давшій 9 узловъ. Широта была $29^1/_2°$ N, при долготѣ $19^1/_4°$ W. Постепенно свѣжѣя и давая по временамъ ходу до 12 узловъ при порывахъ, вѣтръ этотъ незамѣтно перешелъ въ насатъ и быстро подвинулъ фрегатъ къ цѣли его плаванія—островамъ Зеленаго мыса. Суточныя его плаванія 11, 12 и 13 чиселъ были 218, 222 и 236 миль и послѣдняго числа, вечеромъ въ 8 часовъ, принуждены были привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ, такъ какъ фрегатъ подъ одними форъ-и гротъ-марселями въ 3 рифа бѣжалъ не менѣе

8 узловъ, что было несравненно болѣе, чѣмъ нужно для того, чтобы съ разсвѣтомъ подойти на видъ острова Св. Антонія, до котораго оставалось только 75 миль. Продержавшись въ бейдевиндъ до полуночи, спустились по курсу и, прибавивъ парусовъ, увидѣли съ разсвѣтомъ, по румбу, названный островъ и въ 9 часовъ бросили якорь въ бухтѣ Порто-Гранде, войдя на рейдъ подъ парусами же.

Съ Порто-Грандскаго рейда снялись 29 декабря, въ 10 часовъ утра, подъ парусами и прибыли въ Бахію 14 января 1869 года. Весь переходъ въ 2100 миль сдѣлали, безъ одного часу, въ 15 сутокъ. Почти весь этотъ путь пройденъ подъ парусами; къ парамъ прибѣгали преимущественно для опрѣсненія воды; пароваго же плаванія было лишь 88 миль, изъ коихъ 70 пройдены въ экваторіальной штилевой полосѣ и 18 послѣднихъ, предъ Бахіею, пройдены подъ парами, по случаю противнаго маловѣтрія отъ NO. Сѣверо-восточный пасатъ потеряли 3 января, въ широтѣ 2° 11′ N и въ долготѣ 27° W; до широты 0° 40′ N подвигались двое сутокъ маловѣтріями отъ O черезъ S до WSW. Заштилѣвъ здѣсь окончательно, 5-го числа развели пары и подъ парами пересѣкли экваторъ, въ 3 часа утра 6 января, въ долготѣ $28^1/_2$° W. Того же числа, съ разсвѣтомъ, подулъ тихій SSO, почему и прекратили пары, а въ 7 часовъ утра вступили опять подъ паруса. Задувшій SSO, принятый за пасатъ, чрезъ нѣсколько часовъ опять превратился въ маловѣтріе отъ O и съ нимъ только дошли до широты 2° 20′ S, и уже здѣсь получили настоящій юго-восточный пасатъ, тихій и крайне непостоянный, перешедшій наконецъ на 11 градусной южной параллели, въ такой же тихій NO муссонъ. 14-го числа, въ 2 часа утра, находясь, по счисленію и по обсерваціямъ меридіальной высоты луны, въ горизонтѣ входнаго маяка въ Бахію и, не видя его, привели въ бейдевиндъ на правый галсъ и на этомъ же галсѣ легли въ дрейфъ, съ намѣреніемъ продержаться до разсвѣта; но чрезъ $^1/_2$ часа прочистилась мрачность надъ берегомъ и увидали какъ огонь этого маяка, такъ и огонь маяка S.-Paolo. Вѣтръ, легко дувшій предъ тѣмъ отъ ONO, стихъ и превратился въ маловѣтріе отъ N, почему и развели пары и въ $^1/_4$ 6 часа утра дали ходъ машинѣ, закрѣпивъ предъ тѣмъ всѣ паруса.

Снявшись съ рейда Бахіи подъ парусами, фрегатъ сдѣлалъ переходъ въ Ріо-Жанейро совершенно благополучно и почти весь безъ паровъ; мысъ Фріо увидѣли 5 февраля, въ $8^1/_2$ часовъ утра, при совершенно ясной погодѣ и свѣжемъ NNO. Пользовались этимъ вѣтромъ только до полудня; потомъ, когда прошли меридіанъ Фріо, вѣтръ спалъ и, какъ вслѣдъ за тѣмъ можно было ожидать появленія берегового бриза, то чтобы еще засвѣтло войти на рейдъ, развели пары и въ $2^1/_2$ часа фрегатъ далъ ходъ машинѣ, находясь отъ якорнаго мѣста на рейдѣ Ріо-Жанейро въ разстояніи 37 миль, которыя и прошли подъ парами въ 4 часа. Такимъ образомъ весь переходъ изъ Бахіи, въ 797 миль, продолжался 6 сутокъ $1^3/_4$ часа.

10-го числа, съ разсвѣтомъ, увидали въ морѣ паровое судно, вскорѣ признанное за клиперъ «Всадникъ», который дѣйствительно, показавъ свои позывные, сталъ, въ 11 часовъ на якорь, по сосѣдству съ фрегатомъ.

Чрезмѣрная жара въ Ріо, теряла на рейдѣ свою удушливость, благодаря морскому ежедневному бризу и грозѣ съ дождемъ, которыя обыкновенно, по заходѣ солнца, бываютъ здѣсь почти каждый день.

Погрузивъ запасы провизіи и угля, 15-го февраля, около 6 часовъ пополудни, фрегатъ снялся съ якоря изъ Ріо-Жанейро подъ парами, для слѣдованія въ Россію. Маловѣтріе отъ SO и S, встрѣченное фрегатомъ по выходѣ изъ Ріо-Жанейрской бухты, позволяло вступить подъ паруса и лечь съ выгодою по параллели къ O, но обѣщало мало ходу, такъ что рѣшились продолжать плаваніе подъ парами, пока настоящій вѣтръ усилился бы или измѣнился въ новый. На слѣдующій день, въ 11 часовъ утра, машину должно было остановить, по случаю сломавшагося штока отъ стопорнаго клапана забортной трубы, а потому пары были совсѣмъ прекращены и фрегатъ вступилъ подъ паруса въ бейдевиндъ на правый галсъ, такъ какъ вѣтръ дулъ все отъ того же румба.

Существующія лоціи предлагаютъ на этомъ пути судну, выходящему изъ Ріо-Жанейро, особенно во время сезона NO бразильскаго муссона, ложиться въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ и удаляться къ юго-востоку для того, чтобы потомъ, повернувъ на

правый галсъ и лежа къ сѣверу, не быть прижатымъ къ бразильскому берегу. Стараясь не отступать отъ этого благоразумнаго правила и руководствуясь уже имъ однажды въ плаваніи фрегата «Свѣтлана», и въ настоящемъ случаѣ, для предстоявшаго плаванія, намѣревались выполнить тоже самое; но, по прекращеніи паровъ, продолжавшій дуть южный вѣтеръ позволялъ съ выгодою лежать на правомъ галсѣ, а въ полдень 17-го числа этотъ вѣтръ задулъ отъ SO, и такъ какъ фрегатъ находился тогда отъ ближайшаго берега въ разстояніи 160 миль, то и сочли лучшимъ остаться на правомъ галсѣ. Дѣйствія эти, совершенныя почти вопреки предъидущему правилу, привели, однако, къ весьма хорошимъ результатамъ. Вѣтръ отъ SO, сверхъ ожиданія, устоялся и позволилъ съ каждымъ днемъ значительно уменьшать долготу, такъ что въ полдень 22 февраля фрегатъ находился уже къ N отъ острова Тринидада, въ 85 миляхъ, пройдя его съ подвѣтра. Слѣдовательно, отъ Ріо-Жанейро фрегатъ прибылъ на параллель Тринидада на 7-я сутки; тогда какъ фрегатъ «Свѣтлана» въ 1867 году, встрѣтивъ, по выходѣ изъ Ріо-Жанейро, противный муссонъ и удаляясь въ южныя широты, прошелъ ту же параллель съ навѣтра острова, только на 17-я сутки. Дальнѣйшее плаваніе фрегата къ экватору совершалось также при весьма благопріятныхъ условіяхъ. Идя все время на границѣ муссоновъ и SO пасата, не было ни продолжительныхъ штилей, ни шкваловъ, которые здѣсь нерѣдки, особенно во время смѣны муссоновъ.

Островъ Фернандо-Норонья прошли на вѣтрѣ 2 марта, въ разстояніи отъ него 90 миль, а черезъ сутки, находясь въ широтѣ 2° S и долготѣ 30³/₄° W, уже получили мертвый штиль, со всѣми признаками экваторіальной штилевой полосы. Пролавировавъ здѣсь цѣлыя сутки, фрегатъ вступилъ подъ пары, въ 9 часовъ утра 4-го числа, а въ полночь пересѣкъ экваторъ, въ долготѣ 31° W отъ Гринича, на 18-я сутки по выходѣ изъ Ріо-Жанейро.

Пройдя подъ парами 240 миль и находясь въ широтѣ 2° N и долготѣ 31° W, 5 марта, въ 5 час. пополудни, задулъ NO пасатъ, почему пары были прекращены. Пасатъ дулъ все время свѣжо и ровно и плаваніе въ немъ было такъ успѣшно, что на 13-я сутки по пересѣченіи экватора, фрегатъ находился на 30°

параллели, въ долготѣ 43° W; а за тѣмъ съ этого пункта условія спѣшнаго плаванія уже измѣнились. Въ продолженіе слѣдующихъ 10 сутокъ дули вре время перемѣнные вѣтра, мѣнявшіеся какъ въ направленіи, такъ и въ силѣ, отъ штиля до порывовъ штормовыхъ, однако, не угнавшіе фрегатъ къ западу. Такъ, 21 марта, находясь въ широтѣ 37° N и долготѣ 42° W, въ 10 часовъ утра, задулъ легкій SSO, а между полднемъ и 2 часами дулъ онъ же съ такою силою, что фрегатъ имѣлъ марсели въ 3 рифа и ходу 12 узловъ; съ трехъ часовъ SSO, стихая, перешелъ къ SW и барометръ показывая 29,75д., сталъ падать постепенно; ночью шелъ проливной дождь и атмосфера была обильна электрическими явленіями разнаго рода; на нокахъ рей и другихъ оконечностяхъ видны были сентъ-эльмскіе огни. Съ 27 марта, съ широты 46° N и долготы 34° W, почти вплоть до самаго канала, имѣли плаваніе при постоянномъ S вѣтрѣ, съ пасмурностію, большою зыбью отъ W и SW и замѣчательно низкомъ стояніи барометра; такъ, 29-го числа онъ показывалъ 29,18,д.; здѣсь же обсерваціи давали, въ продолженіе всего перехода до канала, мѣсто всегда сѣвернѣе счислимаго на 30 и даже 35 миль. Послѣдній день передъ входомъ въ каналъ обсерваціи не имѣли и, основываясь на предшествующемъ сильномъ теченіи къ сѣверу, должны были считать себя сѣвернѣе входной параллели въ каналъ и, слѣдовательно, приближаясь, остерегались подводныхъ камней, окружающихъ острова Сцилли. На основаніи этихъ соображеній, находясь 1 апрѣля, въ 7 часовъ вечера, въ 130 миляхъ отъ Сцилли, вступили подъ пары, дабы обойти, при наступающемъ тогда штилѣ, острова Сцилли съ юга. Дѣйствительно, вѣтръ бы не благопріятствовалъ дальнѣйшему парусному плаванію, ибо задулъ отъ N, какъ только вступили подъ пары; 2-апрѣля, въ $11^1/_2$ часовъ ночи, фрегатъ сталъ на якорь на Плимутскомъ рейдѣ. Весь переходъ сюда изъ Ріо-Жанейро, въ 6300 миль, сдѣланъ въ 46 сутокъ, изъ коихъ подъ парами 580 миль въ 74 часа.

На второй недѣлѣ великаго поста, офицеры, гардемарины и нижніе чины команды фрегата выполнили христіанскій долгъ говѣнія, и обстоятельства плаванія такъ этому благопріятствовали, что въ продолженіе всей недѣли почти не приходилось тревожить

вызовами на верхъ говѣющую половину команды; съ выходомъ же изъ сѣвернаго тропика, приступили къ обычнымъ экзаменамъ гардемариновъ и приготовляемыхъ къ выпуску въ вице-унтеръ-офицеры молодыхъ матросовъ.

Задувшій въ первый же день прихода въ Плимутъ свѣжій WSW продолжался до вечера 5 апрѣля и все время дулъ очень свѣжо, особенно по ночамъ, отходя въ то же время постепенно къ W и NW и стихая на NNW. Ни къ какимъ пріемкамъ нельзя было приступить до утра 6-го числа, и какъ заказанный уголь былъ уже большею частію погруженъ въ шаланды, то поставщикъ угля, во избѣжаніе дальнѣйшей платы за наемъ этихъ шаландъ, доставилъ ихъ къ борту фрегата 6-го утромъ, не смотря на столь свято чтимое въ Англіи воскресенье. Будучи прерваны въ погрузкѣ этого угля 7-го числа задувшимъ опять довольно свѣжо SW, стихнувшимъ однакожъ къ утру 8-го, покончили пріемку угля только 9-го числа.

На пути сюда, почти передъ самымъ входомъ на рейдъ и имѣя на фрегатѣ уже лоцмана, прошли чрезъ рыбацкую сѣть и какъ, по темнотѣ ночи, увидали фосфорическій блескъ воды вдоль этой сѣти, тогда лишь когда фрегатъ перерѣзалъ эту блестящую подводную полосу, то и не успѣли остановить машины. Догадавшись сейчасъ же, какого рода препону прошли, не усомнились, что винтъ не приминулъ намотать на себя порядочное количество этой сѣти, и поэтому не безпокоились особенно, когда, пытаясь 3-го числа поднять винтъ, онъ не шелъ къ верху. Свѣжая погода и большое волненіе не позволяли до 5-го числа послать водолаза очистить винтъ; когда же представилась возможность, то судовой водолазъ, осмотрѣвъ винтъ, сообщилъ, что весь его валъ дѣйствительно обмотанъ плотно обтянутыми пилагами сѣти, и очистить винтъ можно только разрѣзаніемъ и выдолбленіемъ этой сѣти, затянутой въ промежутки винта и рамы. Сейчасъ же приступивъ къ этой работѣ, водолазъ не успѣлъ окончить ее 5-го и работалъ 6 го, пока не разорвалъ своей рубашки. Имѣвшаяся другая въ запасѣ, къ употребленію также была не годна и пришлось остановить работу до утра 7-го, когда она была кончена портовымъ водолазомъ, о присылкѣ котораго принуждены

были просить портовое начальство, по неимѣнію въ Плимутѣ въ продажѣ водолазныхъ рубашекъ.

10 апрѣля, въ 4 часа пополудни, фрегатъ оставилъ Плимутскій рейдъ, снявшись съ якоря подъ парами, при противномъ маловѣтріи, превратившемся по выходѣ въ каналъ въ мертвый штиль. Благопріятствуемые прекрасною погодою, лунным свѣтомъ и полнымъ затишьемъ, 11-го числа, въ началѣ 8-го часа вечера, были уже у Дувра, гдѣ и ссадили взятаго изъ Плимута для плаванія каналомъ лоцмана. Въ 10 часовъ, обогнувъ Гудвинсандскую мель, взяли курсъ въ 6 миляхъ восточнѣе Галопера и, находясь въ 2 часа ночи 12 апрѣля на траверзѣ этого маяка, не видали однакоже его огня за пасмурностію на горизонтѣ, и плаваніе продолжали по лоту. Обсерваціи въ полдень показали, что счисленіе фрегата было вѣрно. Все еще продолжавшійся штиль былъ изрѣдка прерываемъ маловѣтріемъ отъ N, и совершенно безоблачное небо, а также высокій барометръ, не предвѣщали вѣтра, почему продолжали плаваніе подъ парами. 13 апрѣля, съ 1-го часа ночи, сталъ находить туманъ; въ 3 часа утра, по счисленію и глубинѣ, достигли SO части Догеръ-банки. Къ утру туманъ сгустился и уже не позволялъ имѣть полнаго хода машины, почему не смотря на все еще продолжавшійся штиль съ полосами маловѣтрія отъ N, рѣшились во избѣжаніе непропзводительной траты угля, вступить подъ паруса и въ 7 часовъ пары были прекращены. Паруса дали фрегату 1 узелъ ходу. Въ 10 часовъ туманъ прочистился и какъ вѣтеръ нѣсколько установился, то и остались подъ парусами. Въ полдень по обсерваціямъ пунктъ оказался совпадающимъ съ счислимымъ и никакого теченія не замѣтили. Плаваніе подъ парусами продолжалось до 6 часовъ вечера 14-го числа. Сдѣлавъ въ эти 35 часовъ лавировкою всего лишь 100 миль и находясь въ полдень означеннаго числа въ 70 миляхъ отъ Horn-рифа, на его параллели, при чемъ оказалось, что теченіемъ подало фрегатъ къ SO, на 9 миль, рѣшились опять прибѣгнуть къ парамъ. Маловѣтріе перешло вскорѣ въ совершенный штиль, и съ этого времени плыли подъ парами при такой зеркальной поверхности моря, какую рѣдко случится видѣть въ Нѣмецкомъ морѣ. Скагенъ обогнули въ 7 часовъ вечера 15 апрѣля, увидавъ въ $^1/_2$ 3-го часа

пополудни Гиртсгальскій маякъ. Теченіе по обсерваціямъ, въ полдень, оказалось къ N и подало за сутки на 12 миль. Принявъ у Фридрихсгавена лоцмана, продолжали плаваніе Категатомъ и Бельтомъ, при тѣхъ же обстоятельствахъ погоды, и только у Иборга, по принятіи лоцмана, почувствовали NO, задувшій съ такою силою, что прикинутые паруса стояли. Къ маяку, предъ входомъ въ Кильскую бухту, подошли въ 11 часовъ и какъ лоцманъ, выѣзжавшій съ этого маяка для ввода судовъ въ бухту и на рейдъ города Киля, не выѣхалъ, не смотря на всѣ требованія, то приняли предложеніе Иборгскаго лоцмана ввесть фрегатъ и на рейдъ Киля, имѣя возможность вполнѣ ориентироваться и провѣрять проводку лоцмана прекрасно видимыми огнями маяковъ и свѣтло освѣщавшею всю бухту и ея берега взошедшею полною луною. За 10 минутъ до полночи на 17-е число, фрегатъ благополучно бросилъ якорь на своемъ прежнемъ мѣстѣ на Кильскомъ рейдѣ, при уже довольно свѣжемъ NNO, поднесшимъ фрегатъ послѣднія $1^1/_2$ мили подъ однимъ рангоутомъ съ остановленною машиною. Такимъ образомъ переходъ изъ Плимута, продолжавшійся 6 сутокъ и 8 часовъ, почти весь сдѣланъ подъ парами и изъ пройденныхъ 1045 миль, 945 миль пройдены въ 117 часовъ и только остальныя 100 миль шли подъ парусами и употребили на это 35 часовъ.

Приступивъ къ погрузкѣ угля, 22 апрѣля, на третій день праздника Пасхи, и покончивъ эту работу 24 апрѣля,—по полученнымъ свѣдѣніямъ о состояніи льда въ Финскомъ заливѣ и еще неоткрывавшейся навигаціи, рѣшились воспользоваться наступившею теплою погодою для тяги и тировки такелажа, а также и къ окраскѣ фрегата. Хорошая погода стояла, однакожъ, непродолжительно и безпрестанно прерывалась дождями; успѣли окончить работы лишь 28-го числа. За тѣмъ оставалось опредѣлить девіацію, безъ чего считали неблагоразумнымъ вступать въ Финскій заливъ, будучи увѣдомлены Гидрографическимъ Департаментомъ, что въ это время предостерегательные знаки и вѣхи могутъ еще не быть разставленными по заливу.

Пребываніе фрегата здѣсь ознаменовалась столь-же пріятнымъ для жителей города образомъ, какъ и въ Бахіи. 24 апрѣля замѣчена была съ фрегата катавшаяся подъ парусами частная лодка,

которая, поворачивая отъ входившаго на рейдъ норвежскаго купеческаго судна, опрокинулась, и хотя судно прошло столь близко отъ лодки, что изъ сидѣвшихъ въ ней трехъ человѣкъ, одинъ успѣлъ взобраться на судно,—оно не обратило никакого вниманія на остальныхъ двухъ, плававшихъ на водѣ. Лодка же затонула. Немедленно съ фрегата была послана восьмерка съ гардемариномъ Гембачевымъ, которому удалось спасти обоихъ погибавшихъ; на фрегатѣ ихъ согрѣли и переодѣли.

30 апрѣля фрегатъ вышелъ изъ Копенгагена, а 6 мая прибылъ благополучно въ Кронштадтъ.

82.

Клиперъ „Всадникъ“.

28 сентября 1868 года отправился изъ Кронштадта въ Тихій океанъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Михайлова, клиперъ «Всадникъ».

Выйдя, подъ парами, съ Кронштадтскаго рейда въ 10 ч. утра, при тихомъ SW, въ 11 часовъ вечера считали себя уже въ 3-хъ миляхъ отъ южнаго Гогландскаго маяка, но, не видя его, не рѣшились огибать Гогланда, а потому, поворотивъ назадъ, самымъ малымъ ходомъ пошли обратно къ Соммерсу. Въ 3 часа утра пасмурность нѣсколько прочистилась и Соммерскій маякъ открылся. Провѣрившись по немъ, поворотили назадъ къ Гогланду и пошли полнымъ ходомъ.

Обогнувъ Дагерортъ, клиперъ встрѣтилъ довольно крѣпную зыбь отъ SW съ маловѣтріемъ между SW и W.

Въ 11 часовъ дня, когда находились по счисленію отъ маяка Фаре на NO 41°, въ 84 миляхъ, сталъ находить туманъ полосами; клиперъ продолжалъ идти полнымъ ходомъ; въ 4 часа остановили машину и бросили линь-лотъ,—глубина 70 саженъ, грунтъ жидкій илъ; къ 5 часамъ туманъ сталъ сгущаться и вскорѣ сгустился до того, что съ мостика не было видно носовой части судна. Въ $5^1/_2$ часовъ, находясь на параллели маяка Фаре, бросили снова линь-лотъ и достали глубину 82 сажени, грунтъ илъ.

Считая неблагоразумнымъ продолжать идти тѣмъ же курсомъ, измѣнили его влѣво и легли на SSW $^{3}/_{4}$ W, вдоль Готланда, имѣя самый малый ходъ и бросая чрезъ каждые 2 часа дипъ-лотъ; и такъ шли до 6 часовъ утра 1 октября, когда туманъ сталъ прочищаться, при слегка задувшемъ S. Къ 8 часамъ туманъ прочистился и сдѣлалось ясно; при легкомъ вѣтрѣ отъ SSW, курсъ былъ взятъ WSW, прямо на Гобургъ, чтобъ воспользоваться яснымъ состояніемъ погоды и провѣрить свое мѣсто по Гобургу или вновь-выстроенному маяку Фольуденъ.

Въ 11 часовъ сталъ открываться берегъ, а вскорѣ и Гобургскій маякъ. Въ полдень опредѣлили свое мѣсто, которое оказалось по широтѣ согласно съ счислимою, по долготѣ же на 11 миль восточнѣе.

Въ 8 часовъ вечера прошли Эландъ, а къ 9 часамъ утра октября 2, былъ пройденъ Борнгольмъ. Къ 4 часамъ пополудни подошли къ плавучему маяку Фалстербо и такъ какъ нельзя было расчитывать засвѣтло дойти до Копенгагена, то, склонивъ курсъ къ Кёге бухтѣ, въ $6^{1}/_{2}$ часовъ бросили якорь на глубинѣ 7 саженъ, грунтъ мелкій песокъ.

Въ 6 часовъ утра октября 3, оставивъ Кёге-бухту, въ 9 часовъ благополучно стали фертоингъ на внутреннемъ Копенгагенскомъ рейдѣ.

Весь переходъ изъ Кронштадта до Копенгагена пришлось сдѣлать подъ парами, при штиляхъ, противныхъ легкихъ маловѣтріяхъ, пасмурности и туманѣ.

5 октября, въ 10 часовъ утра, англійскій коммерческій бригъ «Janet», капитанъ Дикъ, поворачивая оверъ-штагъ близко подъ кормою, переднимъ ходомъ, навалилъ носомъ на гакаборть клипера, поломалъ въ одномъ мѣстѣ сѣтки и согнулъ правую двоечную шлюпъ-балку. Сдѣланная поломка пустая: она оцѣнена командиромъ клипера въ 6 фун. стерл.; деньги эти получены съ капитана Дика.

Бригъ «Janet» сломалъ себѣ утлегарь и оборвалъ довольно много такелажу.

6 октября, въ 9 часовъ утра, клиперъ оставилъ внутренній Копенгагенскій рейдъ, для слѣдованія далѣе къ берегамъ Англіи. Въ $9^{1}/_{2}$ часовъ прошли Кронборгъ, а въ 12 часовъ прекратили

пары и вступили подъ паруса, при ровномъ попутномъ вѣтрѣ. Около 4 часовъ ночи 7 октября прошли Скагенъ; вѣтръ, дувшій до тѣхъ поръ изъ SO четверти, сталъ переходить въ SW, такъ что къ 6 часамъ утра парусовъ нести уже было нельзя, почему и вступили снова подъ пары. Въ 8 часовъ утра вѣтръ дулъ отъ WNW и постепенно началъ свѣжѣть, барометръ падалъ, и потому, не надѣясь достаточно далеко пройти отъ маяка Ханстольменъ, чтобъ не быть подъ вліяніемъ теченія ютландскаго берега, рѣшились зайти въ Христіанзандъ, и въ 5 часовъ пополудни 7 октября клиперъ сталъ на якорь въ Христіанзандѣ, гдѣ и оставался до утра 9 октября. За время стоянія клипера на якорѣ, въ Скагеракѣ было очень свѣжо, особенно ночью съ 7 на 8 число. Къ 9-му числу барометръ пошелъ къ верху, было тихо и потому, оставивъ Христіанзандскій рейдъ, клиперъ, пользуясь маловѣтріемъ и попутнымъ теченіемъ отъ O къ W, вдоль Норвежскаго берега, очень скоро выбѣжалъ за меридіанъ Линдеснеса и склонилъ курсъ къ S. Къ 6 часамъ вечера вѣтръ отъ S установился и далъ возможность, въ помощь машинѣ, нести триселя.

Къ полночи 10 октября, вѣтръ перешелъ къ SW и какъ курсъ былъ на сѣверную оконечность Догеръ-банки, т. е. SWtW, то пришлось убрать косые паруса и оставаться подъ одними парами. Вѣтръ дулъ не особенно свѣжо и клиперъ подавался впередъ отъ 5 до 7 узловъ въ часъ. Къ 5 часамъ вечера вѣтръ значительно стихъ и ходъ клипера дошелъ отъ 7 до 9 узловъ.

Съ полдня 11 октября вѣтръ зашелъ и скрѣпчалъ, ходъ уменьшился до 2 узловъ, почему, не желая напрасно тратить уголь, вступили подъ паруса—марсели въ 2 рифа и прекратили пары. Клиперъ лежалъ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, стараясь по возможности удержать свое мѣсто.

Въ полдень 12 октября, по обсерваціи, мѣсто клипера: широта 53°58′ N, долгота 2°46′ O, отъ Галоперскаго маяка на NO 3°, въ разстояніи 132 миль. Курсъ StW$^1/_2$ W; вѣтръ переходилъ къ SSW и началъ крѣпчать. Въ 4 часа клиперъ уже не выгребалъ; поставили трисели и легли бейдевиндъ правымъ галсомъ на SO $^1/_2$ O, имѣя 2 узла хода и 4 румба дрейфа. Въ 8 часовъ подвѣтренныя сѣтки, при кренѣ, уходили въ

воду. Розмахи подъ вѣтръ 40°, на вѣтръ 30°. При одномъ изъ розмаховъ, лѣвый подвѣтренный вельботъ ушелъ весь въ воду, и когда клиперъ поднялся, вельботъ, оборвавъ носовыя тали, грунтовы и найтовы, носомъ повисъ внизъ и при слѣдующемъ розмахѣ, ударившись о разборный бортъ втораго орудія, разбилъ разборныя части борта и самъ разбилъ себѣ всю носовую часть. Въ $11^1/_2$ часовъ сломался правый блинда-гафель и мартынъ-гикъ; чрезъ нѣсколько минутъ сломался утлегарь.

Клиперъ остался на правомъ галсѣ, расчитывая по возможности не быть далеко отнесеннымъ отъ береговъ Англіи.

Приступать къ спасенію утлегарнаго такелажа нечего было и думать, оставалось одно: постараться, по возможности, прихватить его, чтобы онъ не очень бился о бортъ, что́ и было исполнено, при чемъ матросу Рубцову разбило голову и лицо. Но человѣкъ этотъ, при медицинскомъ пособіи, совсѣмъ поправился.

Къ полночи 14-го вѣтръ вдругъ стихъ, почему сейчасъ же подняли пары, чтобы отойти отъ берега и подвинуться на сколько можно по курсу; паруса закрѣпили. По причинѣ большой зыби машина не могла работать полнымъ ходомъ и клиперъ шелъ только отъ 3 до 5 узловъ. Въ 7 часовъ утра, по расчету находясь уже довольно далеко отъ берега, прекратили пары и вновь вступили подъ паруса въ бейдевиндъ правымъ галсомъ, имѣя марсели во всю стеньгу; курсъ SWtW.

Въ полдень 15-го мѣсто клипера по обсерваціи широта 54° 31′ N, долгота 5° 14′ O. За сутки удалось удержать свое мѣсто по меридіану и подвинуться еще на 26 миль къ N, относительно полуденнаго мѣста 14-го числа. Уже къ полдню вѣтръ сталъ мягче и отошелъ къ NNW, порывы и шквалы сдѣлались рѣже, волна гораздо меньше, и потому развели пары и правымъ галсомъ, подъ косыми парусами, пошли вдоль голландскаго берега.

Съ разсвѣтомъ, октября 16-го, вѣтръ сталъ затихать, и къ полудню совсѣмъ стихло. Опредѣлившись по обсерваціи, продолжали идти къ Галоперу. Въ полночь Галоперъ былъ пройденъ, но вѣтръ отъ SW начиналъ крѣпко свѣжѣть и къ 2 часамъ развелъ большое волненіе, ходъ клипера доходилъ только до 2 узловъ. Имѣя угля всего на одни сутки, снова вступили подъ паруса—марсели въ 3 рифа. Чтобы не быть далеко отнесеннымъ

отъ Галопера, несли форсированные паруса. Отдали у марселей одинъ рифъ и опять поставили рифленные фокъ и гротъ. Тѣмъ не менѣе клиперъ все-таки унесло за Галоперъ.

Послѣ полдня вѣтръ значительно сталъ стихать, а какъ въ это время мимо проходилъ лоцманскій ботъ, то взяли лоцмана.

Какъ только лоцманъ явился на клиперъ, то объявилъ, что надо идти къ S и нести какъ можно больше парусовъ. Исполнивъ это требованіе, въ исходѣ 6 часа вечера, увидали съ марса Галоперъ и какъ въ это время теченіе уже стало дѣйствовать, то вскорѣ маякъ открылся съ палубы и клиперъ съ быстротою несся мимо Галопера, который вскорѣ скрылся и открылся Кентишъ-Кнокъ съ правой, а вслѣдъ за нимъ Зюйдъ-Гинтеръ и Зюйдъ-Форландъ. По расчету времени, клиперъ 36 миль прошелъ въ 2 часа т. е. имѣлъ 17 узловъ ходу, и бросилъ якорь у Зюйдъ-Форленда, около Диля. Причиною такого большаго хода, конечно, было дѣйствіе попутнаго теченія т. е. прилива, который, при стихшемъ западномъ вѣтрѣ, въ Сизигіи доходитъ иногда до 7 узловъ. Клиперъ, простоявъ на якорѣ около Диля, на другой день, при вновь засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ, но уже подъ берегомъ, благополучно перешелъ въ Гревзендъ и сталъ на бочку, въ 4 часа вечера октября 19-го, послѣ чрезвычайно бурнаго и безпокойнаго 10 дневнаго перехода изъ Христіанзанда.

Не смотря на 8 лѣтъ какъ уже клиперъ выстроенъ, онъ былъ также крѣпокъ и хорошъ, какъ и всякое новое судно. Послѣднее испытаніе доказало вполнѣ благонадежность его для плаванія въ океанѣ; морскія качества его превосходны.

Исправивъ поврежденія, клиперъ оставилъ Гревзендъ 31 октября въ 8 часовъ утра и, подъ проводкою лоцмана, прошелъ, въ 4 часа пополудни, Диль, и со штилемъ вышелъ въ каналъ. Въ продолженіе ночи и слѣдующаго дня, все время продолжался штиль и довольно крупная зыбь отъ W. Подойдя къ вечеру 1 ноября къ маяку Стартъ и такъ-какъ весь переходъ каналомъ былъ сдѣланъ подъ парами, рѣшились зайти въ Дартмутъ и пополнить израсходованный уголь. Въ 6 часовъ вечера клиперъ благополучно бросилъ якорь на Дартмутскомъ рейдѣ и съ разсвѣтомъ взялъ 55 тоннъ угля, по 21 шилингу за тоннъ.

2 ноября, въ полдень, оставивъ Дартмутъ, снова вступили въ

каналь, при ясной погодѣ и NO вѣтрѣ, сначала очень тихомъ, но потомъ постепенно выровнявшимся, съ которымъ и прошли ночью Лизардъ, а къ утру 3 ноября, при полныхъ марселяхъ, фокѣ и брамселяхъ, имѣли отъ 10 до 11½ узловъ ходу. Вѣтръ, постепенно крѣпчая, переходилъ къ O и въ 5 часовъ вечера заставилъ взять у марселей одинъ рифъ, а въ 7 часовъ вечера пошелъ дождь и стали налетать шквалы, заставившіе убрать брамсели.

Въ 7 часовъ утра 4 ноября налетѣлъ жестокій шквалъ отъ OSO, съ проливнымъ дождемъ; въ 10 часовъ утра пришлось взять у гротъ-марселя 2 рифъ, и вслѣдъ за тѣмъ одинъ рифъ у фока; ходъ клипера былъ постоянно отъ 9 до 11 узловъ, а иногда и болѣе. Розмахи спокойные, но большіе; верхняя палуба постоянно была мокра.

Въ полдень 5 ноября, клиперъ находился почти на параллели Финистера, въ разстояніи 250 миль къ W; вѣтръ началъ стихать, но дождь не прекращался. Въ полдень 6 ноября, параллель Финистера была пройдена, но вѣтръ такъ стихъ, что при лиселяхъ давалъ ходу только 2 узла; зыбь была очень большая отъ SW. Въ 9 часовъ вечера, послѣ совершеннаго штиля, задулъ S, который постепенно перешелъ къ SW и скрѣпчалъ.

Начиная съ полдня 7 ноября до полдня 13 ноября SW вѣтръ дулъ со степенью шторма.

Г. Мори пишетъ, что SW штормъ, переходя къ NW, остается въ той же силѣ. Но въ продолженіе всѣхъ этихъ семи дней ни разу предсказанія Мори не оправдались. Вѣтръ отъ SW, ежели и переходилъ къ NW, то сейчасъ же стихалъ, причемъ остающаяся SW зыбь крайне разрушительно дѣйствовала на корпусъ судна и рангоутъ. Въ продолженіе этихъ дней клиперъ постепенно отъ глухо-зарифленныхъ марселей переходилъ къ лиселямъ на нѣсколько часовъ, и затѣмъ послѣ непродолжительнаго штиля, начинался опять штормъ, опять SW, принося съ собою шквалы, дождь и сырость. Въ то время, когда вѣтръ переходилъ къ NW, погода прояснялась, но на такое короткое время, что палуба, постоянно мокрая, не успѣвала хорошенько просохнуть.

14 ноября, въ 6 часовъ вечера, заштилѣло; рѣшились пройти нѣкоторое разстояніе подъ парами, расчитывая, что по всѣмъ

возможнымъ лоціямъ, по S сторону Мадеры въ это время года всегда дуютъ сѣверные вѣтра и потому, разведя пары, клиперъ до 8 часовъ утра 15 ноября шелъ подъ парами и, находясь нѣсколько сѣвернѣе Porto Santo, дѣйствительно встрѣтилъ N, но очень тихій. Предполагая, что вѣроятно вѣтръ выровняется, прекратили пары и поставили паруса.

До 10 часовъ утра 16 ноября, оставаясь подъ парусами, клиперъ едва-едва подвигался впередъ. Съ закатомъ солнца вѣтръ совершенно стихъ; осталась одна лишь зыбь отъ SW. Думая, что можетъ быть недостаточно подвинулись къ S и надѣясь все-таки встрѣтить NO, снова развели пары и шли подъ парами до полночи 17 ноября, когда, получивъ вмѣсто ожидаемаго NO сначала S, а потомъ SW, прекратили пары и снова вступили подъ паруса, не желая напрасно тратить уголь. SW принесъ снова много дождя и хотя не былъ очень крѣпокъ, но дулъ порывами и шквалами, заставляя иногда нести марсели въ два рифа.

Оставались при этихъ условіяхъ до 10 ноября, когда Мадера уже была пройдена и считали себя въ широтѣ N 31° 30′, долготѣ 21° 46′ W. Вѣтръ перешелъ къ WtN; онъ дулъ ровно и, при ясной погодѣ, давалъ возможность лежать довольно полно.

Къ полудню 21 ноября, когда считали себя по обсерваціи въ широтѣ N 26° 42′ и долготѣ W 21° 38′, вѣтръ совершенно стихъ, снова развели пары, чтобы проти штилевую полосу. Но вмѣсто ожидаемаго NO пасата клиперъ, въ полдень 22 ноября, находясь въ широтѣ N 23° 52′, долготѣ W 21° 36′, получилъ OSO, почему, прекративъ пары, вступили снова подъ паруса и, пользуясь вѣтромъ, шли отъ $4^1/_2$ до 7 узловъ.

Наконецъ, 25 ноября, въ широтѣ N 19° 30′ и долготѣ W 23° 15′, встрѣтили въ полночь настоящій пасатъ, начавшійся очень тихимъ O, потомъ перешедшимъ къ NO. Самый же пасатъ былъ такъ тихъ, что едва подвигалъ впередъ. Имѣя много больныхъ и думая что съ такимъ ходомъ придется еще двое или трое сутокъ идти до Порто-Гранде, не смотря на то, что оставалось всего 80 миль, развели пары и въ 8 часовъ утра дали ходъ машинѣ, а въ 4 часа благополучно стали на якорь, имѣя все время хода подъ парами самый тихій NO, нѣ-

сколько выровнявшійся уже тогда, когда клиперъ подходилъ къ о-ву Св. Антонія.

Вообще въ продолженіе всего перехода отъ береговъ Англіи до Порто-Гранде, строго придерживались пути Мори и его наставленіямъ. Встрѣченные же вѣтра были совершенно не тѣ, о которыхъ онъ упоминаетъ.

Слѣдуя совѣту мѣстнаго врача о помѣщеніи на нѣкоторое время команды на берегу, былъ нанятъ для этой цѣли только что выстроенный дворъ для склада угля. Одна часть его уже была занята углемъ; другая же, совершенно чистая, была занята частью команды клипера.

На самомъ клиперѣ оставались всѣ офицеры, гардемарины и 30 челов. команды. До помѣщенія части здоровой команды на берегу, отвозъ всего нужнаго для больныхъ, помѣщенныхъ уже съ перваго дня прихода сюда, производился прямо съ клипера на своихъ гребныхъ судахъ, которымъ по образованію берега приходилось приставать въ бурунахъ и послѣ каждой поѣздки возвращаться съ людьми мокрыми съ головы до ногъ.

На берегу здоровье людей значительно поправилось, и 18 января въ полдень, клиперъ снялся съ Порто-Грандскаго рейда, подъ парусами, для слѣдованія далѣе по назначенію. Выйдя на просторъ, клиперъ подъ всѣми возможными парусами, побѣжалъ отъ 9 до 11 узловъ, имѣя до параллели 6° N широты ровный пасатъ и суточное плаваніе около 200 миль.

Съ параллели 6° N пасатъ сталъ стихать, но довелъ клиперъ до 3° 30′ N широты, когда стихнувъ совершенно, показалъ, что вступили въ штилевую полосу.

Не имѣя въ виду слишкомъ западно пересѣчь экваторъ, такъ какъ на дѣлѣ не всегда предсказанія Мори оправдываются, рѣшились пересѣчь экваторъ въ долготѣ около 25° W, а сообразно съ этимъ и располагать курсомъ клипера.

Заштилѣвъ, 23 января 1869 г., къ ночи развели пары и взяли прямой курсъ для пересѣченія экватора, какъ можно скорѣе. Подъ парами прошли 30 часовъ; въ это время имѣли штили и маловѣтрія отъ разныхъ румбовъ, преимущественно отъ S и SO; шкваловъ съ дождемъ имѣли всего два и постоянно отъ SO.

25 января, утромъ въ 3 часа, пересѣкли экваторъ въ дол-

тотѣ W 24° 39′, подъ парусами, и тотчасъ встрѣтили настоящій SO пасатъ. Штилевая полоса вышла шире нежели можно было ожидать въ это время года, за то встрѣченный пасатъ былъ ближе къ O чѣмъ къ S, почему и далъ возможность клиперу идти полнымъ бейдевиндомъ и имѣть до 150 миль суточнаго плаванія, такъ что 3 февраля клиперъ подходилъ къ параллели Тринидада, и до Ріо-Жанейро оставалось всего 650 миль. Расчитывая у Тринидада встрѣтить S вѣтръ, имѣли надежду сдѣлать очень быстрый переходъ; однако надежда не исполнилась: заштилѣвъ у Тринидада, клиперъ очень медленно сталъ подвигаться впередъ, пользуясь набѣгавшими полосками отъ N и имѣя все время довольно крупную зыбь отъ SW. Такимъ образомъ, подвигаясь впередъ, къ утру 8 февраля заштилѣли совершенно, не имѣя никакого хода и считая себя въ 168 миляхъ отъ Ріо-Жанейро. Проштилѣвавъ цѣлый день, къ вечеру развели пары. Всю ночь клиперъ прошелъ подъ парами, при мертвомъ штилѣ и большой зыби отъ SW, при чемъ, имѣя ходу $9^1/_2$ узловъ, терпѣлъ сильную боковую качку.

Въ 1 часъ пополудни увидѣли наконецъ Фріо въ разстояніи 11 миль, при нѣсколько прочистившемся туманѣ. Измѣнивъ курсъ на маякъ Раза, надѣялись что успѣютъ еще вбѣжать на рейдъ, но въ 5 часовъ горизонтъ стало заносить тучами, а въ 6 часовъ со шквалomъ отъ S съ грозою, вѣтръ засвѣжѣлъ и перешелъ къ O. Понимая, что при такихъ обстоятельствахъ рисково идти ночью на рейдъ, прекратили пары и вступили подъ паруса, марсели въ 2 рифа, и продержались всю ночь подъ парусами у входа. Къ 6 часамъ утра вѣтръ стихъ совершенно; тогда, поднявъ пары, клиперъ благополучно сталъ на якорь 10 февраля, въ 10 часовъ утра, около фрегата «Дмитрій Донской». На переходѣ изъ Порто-Гранде клиперъ подъ парами былъ $60^1/_4$ часовъ.

20 февраля, утромъ, клиперъ оставилъ Ріо-Жанейрскій рейдъ, подъ парами, для слѣдованія по назначенію. По выходѣ въ океанъ мертвый штиль и зыбь отъ SW не позволяли прекратить паровъ до 7 часовъ утра слѣдующаго дня, когда при легкомъ вѣтрѣ отъ SO, вступили подъ паруса Хотя вѣтръ и не былъ попутнымъ, но замѣтивъ на прошломъ переходѣ, что дѣйствіе винта увеличиваетъ течь, рѣшились прекратить пары какъ можно ско-

рѣе. Послѣ полдня вѣтръ сталъ нѣсколько выравниваться и отходить къ О, что и дало возможность идти настоящимъ курсомъ къ S.

Слѣдуя совѣтамъ Мори, старались сколько можно скорѣе достичь параллели 35° и тогда уже начать плаваніе къ О. Вѣтръ постепенно отходилъ къ NO и вскорѣ заставилъ убрать брамсели. Пользуясь вѣтромъ клиперъ быстро спустился къ S и даже подался значительно къ О, такъ что 25 февраля въ полдень находились въ широтѣ 32° 24′ S и въ долготѣ 36° 54′ W. Въ этотъ же день, въ 4 часа, при вѣтрѣ отъ NO, большомъ волненіи и парусахъ—марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ—налетѣлъ шквалъ отъ ONO съ сильнѣйшимъ дождемъ, заставившій отдать всѣ фалы и взять паруса на гитовы; едва только прошелъ этотъ шквалъ, какъ налетѣлъ другой—отъ SO, по направленію совершенно неожиданному, такъ какъ по лоціи Мори измѣненіе вѣтровъ отъ О идетъ чрезъ N къ NW и потомъ къ SW. Шквалъ этотъ, продолжавшійся не болѣе двухъ минутъ, едва не поставилъ клиперъ въ непріятное положеніе, потому что ударилъ съ подвѣтра и неожиданно; къ счастію, паруса были подобраны и клиперъ не успѣлъ забрать задняго хода, что, при бывшемъ большомъ волненіи, вѣроятно, не осталось бы безъ послѣдствій. Едва ходъ клипера остановился и раза два поддало съ кормы, какъ налетѣлъ новый шквалъ отъ NW, который и вывелъ клиперъ изъ неловкаго положенія. Шквалъ отъ SO былъ явленіемъ совершенно рѣдкимъ и хотя былъ непродолжителенъ, но настолько силенъ, что разорвалъ вдоль форъ-трисель—единственный парусъ, стоявшій въ то время. Впослѣдствіи на этомъ переходѣ клиперу приходилось неоднократно испытать скачки вѣтра и шквалы отъ N къ NW и потомъ къ SW, но какъ явленія эти суть обыкновенныя въ этихъ широтахъ,—о чемъ такъ подробно пишетъ Мори,—то къ нимъ заранѣе готовились; однакоже, при другихъ шквалахъ, клиперу ни разу не приходились отдавать фаловъ, потому что сила порывовъ далеко была меньше тѣхъ, которые пришлось испытать 24 февраля.

Послѣ шквала отъ NW, 24 февраля вѣтръ сталъ постепенно переходить къ SW и стихать, такъ что суточное плаваніе, съ полдня 24-го до полдня 25-го, было всего 50 миль; вообще, съ этого времени до 4 марта клиперъ имѣлъ или штили или лег-

кіе вѣтра отъ S, SO и O, при чемъ хотя и подавались немного къ O, за то никакъ не могли добраться до параллели 35°,— постоянная большая зыбь сильно мѣшала успѣшной лавировкѣ. Въ такомъ положеніи, во время штилей постоянно ожидая попутнаго вѣтра, а при противныхъ маловѣтріяхъ, надѣясь, что вѣтръ выровняется и дастъ возможность лавировать удачнѣе, никакъ не рѣшились разводить паровъ, испытавъ что ходъ подъ ними дурно дѣйствуетъ на течь. Наконецъ, 4 марта, послѣ штиля, клиперъ получилъ легкій NO, постоянно выравнивавшійся; пользуясь этимъ вѣтромъ, пошли впередъ, потерявъ на выжиданіе десять сутокъ.

5 марта свѣжій N, скакнувъ къ NW, развелъ большое волненіе и, скрѣпчавъ, заставилъ въ полный бакштагъ нести марсели въ 2 рифа и фокъ въ одинъ рифъ, при чемъ ходъ клипера превышалъ 10 узловъ. При этомъ на клиперѣ открылась течь. Съ уменьшеніемъ же парусности, подъ марселями въ 2 рифа и фокомъ во всѣ рифы, ходъ, хотя и не превышалъ 10 узловъ, но былъ все еще не менѣе 9, при чемъ клиперъ сталъ худо уходить отъ волны, такъ что двѣ верхушки валовъ вкатывались въ корму.

Къ утру 6 марта вѣтръ значительно стихъ и сталъ постепенно переходить къ S и SSO. Клиперъ находился отъ о-ва Тристанъ д'Акунья на NW 59°, въ 260 миляхъ.

Съ полдня 7 марта постепенно стихавшій вѣтръ превратился къ ночи въ мертвый штиль; при огромной зыби клиперъ не слушалъ руля, паруса хлопали, боковая качка доходила по временамъ до сѣтокъ. Въ такомъ положеніи оставались до 10 часовъ утра 8 марта, и видя что качка дѣйствуетъ на течь столь же дурно какъ и подъ парами, и не надѣясь получить какой-нибудь вѣтръ, спустили винтъ и пошли подъ парами, имѣя вмѣсто 75 оборотовъ, лишь 55. Съ разсвѣтомъ 9 марта, получивъ легкій N, прекратили пары и пошли снова подъ парусами. До 14 марта имѣли свѣжій попутный вѣтръ, перешедшій отъ N, чрезъ W, къ SW; клиперъ несъ марсели въ два рифа и фокъ въ одинъ рифъ, имѣя ходу отъ 7 до 10 узловъ. Къ полночи 14-го стихло до штиля, но зыбь жестоко валяла клиперъ изъ стороны въ сторону. Въ полдень 15-го опять развели пары, и пройдя подъ ними четыре часа,

получили легкій вѣтръ отъ NW, позволившій вступить подъ паруса.

18 марта, имѣя цѣлый день пасмурность съ дождемъ и считая себя, въ полдень, въ 114 миляхъ отъ мыса Доброй Надежды, при увѣренности въ своихъ хронометрахъ, продолжали идти по курсу на маякъ, имѣя 9 узловъ ходу и надѣясь къ ночи увидѣть его огонь, что̀ дѣйствительно и случилось въ $8^1/_2$ часовъ вечера, при нѣсколько прочистившемся горизонтѣ, по предполагаемому направленію. Пролежавъ ночь въ дрейфѣ въ виду маяка, съ разсвѣтомъ развели пары, и 10 часовъ утра клиперъ благополучно сталъ фертоингъ на Саймонсъ-таунскомъ рейдѣ, послѣ 27-ми дневнаго перехода изъ Ріо.

По приходѣ сюда командиръ обратился къ англійскому коммодору Рандольфу съ просьбою и назначеніи коммисіи для осмотра течи клипера и опредѣленія, по возможности, ея причины.

Коммодоръ съ полною готовностію исполнилъ просьбу, назначивъ коммисію изъ капитана подъ портомъ, старшаго портоваго механика и конопатнаго мастера. Коммисія, съ своей стороны, осмотрѣла корму какъ внутри, такъ и снаружи: все дерево было кругомъ испробовано, но гнили нигдѣ не найдено и причины течи не открыто.

По мнѣнію коммисіи, не было возможности объяснить причину течи; клиперъ текъ однимъ какимъ-то мѣстомъ въ кормѣ, при чемъ течь, при нѣкоторыхъ условіяхъ, значительно увеличивалась. Коммисія считала благоразумнымъ, прежде чѣмъ клиперу слѣдовать въ дальнѣйшій путь, постараться непремѣнно уничтожить течь; иначе могло случиться, что, при крѣпкомъ штормѣ, клиперъ будетъ поставленъ въ критическое положеніе. Средства же для осмотра клипера представлялъ частный мортоновъ элингъ.

31 марта, къ 9 часамъ вечера, клиперъ, благодаря усердію офицеровъ и команды, благополучно былъ поднятъ на элингъ. Еще день прошелъ въ постановкѣ подпоръ и укрѣпленіи клипера, а потомъ тотчасъ же приступлено къ осмотру кормы.

Кончивъ съ укрѣпленіемъ судна на элингѣ, было приступлено къ осмотру конопати, для чего на каждой сторонѣ, въ четырехъ мѣстахъ, была снята мѣдь. Въ носовой части, съ лѣвой сто-

роны, у форштевня, оказалось до 20-ти листовъ мѣди сорванными,—что, вѣроятно, произошло еще во время шторма въ Нѣмецкомъ морѣ, когда сломавшійся утлегарь волочился за бортомъ.

Конопать, кромѣ кормовой части, вездѣ оказалось отлично хорошею; въ кормѣ же и у кингстоновъ она нѣсколько слабѣе, такъ что можно было вогнать по двѣ пряди и даже мѣстами по три; въ остальныхъ мѣстахъ, не смотря на усиленные удары конопаткой, осадить ее не удавалось болѣе какъ на $^1/_4$ дюйма.

Послѣ этого осмотра конопати, всю кормовую мѣдную обшивку сняли и проконопатили корму, также и около всѣхъ кингстоновъ.

Надводная конопать по всему баргоуту ослабла значительно.

При всѣхъ этихъ осмотрахъ дерево повсюду оказалось превосходнымъ,—не было возможности, не смотря даже на желаніе, найти ни одного гнилаго сучка. Крѣпленіе по всему судну отлично хорошо. Къ отнятію кронштейна было приступлено на другой же день послѣ подъема на элингъ. Ранѣе трехъ дней работы этой исполнить не удалось. Когда же наконецъ кронштейнъ отняли, то все мѣсто кругомъ вала оказалось наполненнымъ порядочнымъ количествомъ сѣрой грязи, въ родѣ жидкаго ила.

Грязь эта имѣла водо-сѣрный запахъ, правда незначительный, но совершенно тотъ, который былъ прежде ощущаемъ на клиперѣ; вытерши ее и обмывъ хорошо это мѣсто, было приступлено къ осмотру дейдвуда, при чемъ оказалось: дерево замѣчательно крѣпко, но имѣло до трехъ продольныхъ, длиною до $^3/_4$ фута, шириною $^1/_4$ дюйма, щелей,—изъ нихъ двѣ по правую сторону внизу, около самой мѣдной трубы.

Надо предполагать, что при постройкѣ клипера, щели эти были едва замѣтны, даже можетъ быть ихъ и совершенно не было, а образовались онѣ уже послѣ. Течь клипера, бывшая до шторма въ Нѣмецкомъ морѣ $1^1/_2$ дюйма въ сутки, стала послѣ него увеличиваться. Обрѣзая Терпелинскій маякъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ и огромномъ волненіи, подъ триселями и полномъ ходѣ машины, кормѣ клипера досталось сильно; можетъ быть это и было началомъ раздачи щелей, постепенно увеличивавшихся.

Добившись наконецъ причины течи, общимъ совѣтомъ было рѣшено: по обѣ стороны дейдвудной дыры снаружи врѣзать, подъ лицо съ деревомъ, мѣдныя широкія и достаточно длинныя полосы,

которыя скрѣпить между собою 4-мя винтовыми натяжными болтами. Самыя щели проконапатить какъ можно внимательнѣе и на это дѣло употребить лучшаго конопатчика, а такъ какъ обыкновенной конопаткой, по неспособности мѣста, работать было неловко, то сдѣлали нарочно конопатки особой формы. За тѣмъ, залили все это мѣсто жидкой замазкой, состоящей изъ густыхъ цинковыхъ бѣлилъ, съ небольшимъ количествомъ свинца, и послѣ того посадили на мѣсто кронштейнъ, а неплотно приходящіяся мѣста его къ старпосту задѣлали, какъ можно лучше, клиньями, и все это замазали суричною замазкою.

Мѣнять весь кусокъ дерева рѣшительно не было возможности, это повело бы къ капитальной работѣ—перемѣнѣ старпоста и разборкѣ части кормы:—работа на три мѣсяца и которая бы стоила огромной суммы.

Къ 15 апрѣля всѣ работы по исправленію клипера были окончены и послѣ полдня все было готово къ спуску съ элинга. Хотя съ утра было и тихо, но состояніе барометра и движеніе облаковъ обѣщали измѣненіе погоды къ худшему, а потому, не смотря на желаніе компаніи спустить клиперъ, командиръ не согласился.

18 апрѣля, въ 5½ часовъ утра, клиперъ совершенно спокойно и благополучно скатился съ элинга, и къ ½9-го часа утра стоялъ на своихъ якоряхъ фертоингъ.

Простоявъ 17 дней на элингѣ, при теплыхъ ясныхъ дняхъ, естественно первые дни клиперъ долженъ былъ нѣсколько потечь, что́ и случилось въ дѣйствительности.

Въ продолженіе первыхъ трехъ дней течь была до 7 дюймовъ въ сутки; уменьшаясь постепенно, впослѣдствіи она дошла до 1½ дюйма. Кормою все время воды не подавалось.

Не ранѣе какъ къ 9 мая удалось кончить изготовленіе клипера къ дальнѣйшему слѣдованію по назначенію. Стоявшіе въ послѣднее время свѣжіе вѣтра много замедляли работу. Два раза сила вѣтра была такъ велика, что приходилось разводить пары и имѣть машину въ готовности, на случай, ежели бы подрейфовало или лопнула цѣпь: въ первый разъ, 24 апрѣля, дулъ жестокій NW съ порывами; во второй разъ, 27 апрѣля—SO, при большомъ волненіи. При этомъ вѣтрѣ у англійской канонерской лодки «Ser-

pent», стоявшей не на мертвомъ якорѣ, лопнула цѣпь, и ежели она не была брошена на берегъ, то единственно потому, что имѣла готовые пары. Помощію портоваго парохода, для нея былъ брошенъ, съ большимъ трудомъ, посланный изъ порта якорь, и ей была подана цѣпь.

12 мая клиперъ оставилъ Саймонсъ-тоунъ.

Въ Фалсъ-баѣ встрѣтили противную зыбь, и чѣмъ дальше шли, тѣмъ зыбь становилась крупнѣе. Пройдя маякъ, и не желая, для сбереженія машины и стармюста, имѣть полный ходъ, вмѣсто 74 оборотовъ имѣли только 60. Въ 10 часовъ вечера ограничились 45 оборотами. Ходъ былъ отъ 3 до 5 узловъ, вѣтра никакого; клиперъ носомъ уходилъ по бушпритъ, а кормою по планширъ гакаборта. Не принимая очень много воды съ носу, она вливалась изъ колодца въ большомъ количествѣ и гуляла по палубѣ, зато не было ни одного удара ни носомъ, ни кормою.

Послѣ полночи стало задувать слегка отъ S и SW. Къ 8 часамъ утра вѣтръ сталъ устанавливаться на SW и зыбь стала укладываться. Въ полдень SW выровнялся, зыбь значительно улеглась и какъ считали себя уже въ 100 миляхъ отъ берега, пары были прекращены и клиперъ вступилъ подъ паруса. Видя изъ рапортовъ командировъ нашихъ судовъ, что всѣ они у мыса встрѣчали теченіе къ N, т. е. къ берегу, и хотя лоція объ этомъ ничего не упоминаетъ, все-таки старались какъ можно скорѣе увеличить разстояніе отъ берега, а потому лежали къ S насколько позволялъ вѣтръ. Ночью съ 13 на 14-е на горизонтѣ къ O гроза и слышны были отдаленные раскаты грома.

Въ полдень 14-го удалось имѣть обсервацію, которая показала, что клиперъ отнесло на 40 миль къ N. Барометръ продолжалъ подыматься; вѣтръ тихій между S и SW; клиперъ на Игольной банкѣ выносилъ очень неправильное волненіе.

15-го числа началось плаваніе клипера зимой, при теплой прекрасной погодѣ въ Индѣйскомъ океанѣ, подъ всѣми лиселями, до 23 мая.

Суточные переходы были очень небольшіе; ходъ рѣдко доходилъ до 7 узловъ, за то клиперъ не качнуло, даже спустившись до 41°, имѣли +14° по Реомюру и тихіе западные вѣтра.

Въ полночь заревѣлъ SW штормъ: клиперъ подъ глухо-зариф-

ленными марселями и рифленнымъ фокомъ, въ полный бакштагъ, бѣжалъ 12 и 13 узловъ; волна была большая, но правильная, брызги попадали на палубу. Суточное плаваніе 290 миль.

Съ этого дня начался рядъ западныхъ штормовъ отъ NW и SW, перемѣна вѣтра происходила преимущественно около полдня. При SW барометръ постоянно подымался, но лишь только останавливался—это служило знакомъ перехода вѣтра къ NW, и тогда барометръ начиналъ падать; при низшей точкѣ его паденія, вѣтръ переходилъ къ SW. При NW погода была мрачная съ густыми темными облаками, но зато волна не была такъ велика, какъ при SW, разводившемъ гигантскую волну. Перемѣны вѣтра случались всегда послѣ небольшаго затишья и это были дурные моменты, потому что клиперъ едва успѣвалъ всплывать кормою на подбѣгавшую волну.

Штормъ, начавшійся 23 мая, къ 25-му числу дошелъ до наибольшей своей силы, вѣтръ гудѣлъ въ снастяхъ, и жестокіе порывы налетали какъ громовые раскаты. Клиперъ бѣжалъ по 12 узловъ. Вода съ палубы едва успѣвала сбѣгать, оба катера на боканцахъ постоянно всплывали и наполнялись водой, и ежели клиперъ не потерялъ ихъ, то единственно благодаря крѣпкимъ шлюпбалкамъ и массѣ найтововъ.

26 мая, къ 5 часамъ утра, вѣтръ изъ бакштага перешелъ въ чистый фордевиндъ, боковая качка увеличилась и клиперъ началъ черпать обоими бортами; вода, стоя наровнѣ съ карлинсами люковъ, стала переливаться съ борта на бортъ; все, что было подъ силу водѣ, всплывало и стало перебрасываться съ одной стороны на другую. Оставаться въ такомъ положеніи не было возможности и пришлось измѣнить курсъ на три румба; послѣ того клиперъ гораздо спокойнѣе продолжалъ бѣжать по 12 узловъ.

При этомъ случаѣ убѣдились, что для клипера, на очень большомъ волненіи, чистый фордевиндъ рѣшительно невыносимъ, потому что клиперъ рыщетъ изъ стороны въ сторону и какъ судно невысокое принимаетъ много воды.

26 мая, къ вечеру, вѣтръ сталъ нѣсколько легче, но порывы продолжали налетать съ тою же силой. Прибавить парусовъ не

было возможности, хотя клиперъ, между порывами, сталъ худо уходить отъ волны.

По мѣрѣ уменьшенія широты, сдѣлалось теплѣе, такъ что средняя температура доходила до +10°. Съ разсвѣтомъ 1 іюня, имѣя тотъ же SW штормъ, прошли меридіанъ острова Амстердама, не видавъ его. Іюня 2-го кончился наконецъ рядъ западныхъ штормовъ, стало замѣтно стихать, можно было прибавлять парусовъ. Клиперъ продолжалъ имѣть отъ 9 до 10 узловъ, при очень неправильномъ волненіи.

По лоціи Мори слѣдовало пересѣчь параллель 35°, въ долготѣ О отъ 82° до 89°, а потому, пролежавъ въ долготу до 85°, клиперъ сталъ понемногу склонять курсъ къ N. Параллель 30° S широты, согласно лоціи Мори, была пройдена въ долготѣ О 99°, а параллель 20°—въ долготѣ О 105° 30′. До параллели 30° имѣли постоянно не очень свѣжіе западные вѣтра, такъ что можно было нести всѣ лисели; суточныя плаванія были около 200 миль. Отъ параллели 30° до тропика Козерога имѣли вѣтръ между NW и О; клиперу приходилось иногда отъ всѣхъ лиселей переходить къ бейдевинду. Около тропика вѣтръ, вмѣсто ожидаемаго SO, установился на О и засвѣжѣлъ; клиперъ въ полный бейдевиндъ подъ всѣми парусами, или при одномъ рифѣ у марселей, не смотря на порядочное волненіе, имѣлъ постоянно до 10 узловъ ходу и дѣлалъ 200-мильные суточные переходы.

Пройдя параллель 20°, при томъ же О вѣтрѣ, стали безпрестанно налетать порядочные шквалы, такъ что приходилось отдавать марса-фалы чуть-ли не каждую склянку; наконецъ, это надоѣло; взяли два рифа у марселей, одинъ рифъ у фока, убрали гротъ и брамсели; при шквалахъ не отдавали фаловъ и между шквалами не прибавляли парусовъ. Такъ прошло 13-е и 14-е числа. 15 іюня, въ широтѣ 15° S, долготѣ 106° О, шквалы прекратились и стало стихать; клиперъ подъ всѣми парусами въ полный бейдевиндъ имѣлъ отъ 4 до 7 узловъ хода. Съ полдня 16 іюня уже и этого не имѣли, клиперъ сталъ ползти, имѣл отъ 2 до 3½ узловъ, и наконецъ сталъ едва слушать руля.

По лоціи Мори, находились уже въ той широтѣ, гдѣ восточное теченіе начинаетъ замѣтно дѣйствовать и доходить до 30 миль въ сутки. За послѣдніе два дня обсервація показала теченіе на

О до 15 миль въ сутки. Нѣсколько ночныхъ и дневныхъ обсерваціи, сдѣланныхъ для провѣрки хронометровъ, показывали постоянно дѣйствительное мѣсто гораздо восточнѣе счислимаго, и по этому считали необходимымъ пройти въ виду острова Рождества и по немъ окончательно провѣрить хронометры. Ночью съ 16-го на 17-е іюня, не имѣя почти никакого хода, и считая себя въ 70 миляхъ отъ этого острова, развели пары. Съ 9 часовъ утра клиперъ продолжалъ свой путь подъ парами, но $9^1/_2$ узловъ, при совершенномъ штилѣ. Около часу пополудни открылся островъ Рождества; въ 2 часа онъ былъ видѣнъ уже ясно, такъ что можно было начинать брать пеленги, которые и показали что дѣйствительное мѣсто было на 18 миль восточнѣе, чѣмъ считали себя по хронометрамъ.

Въ 4 часа пополудни, клиперъ подошелъ къ W оконечности о-ва Рождества, а къ 5 часамъ прошелъ его, въ 3 миляхъ разстоянія. Островъ необитаемъ, весь покрытъ густою растительностію и имѣетъ очень красивый видъ. Много летающихъ птицъ.

Какъ только прошли о. Рождества, стали находить полоски отъ О. Въ 6 часовъ, послѣ 9 часоваго хода подъ парами, снова вступили подъ паруса. Къ полночи О сталъ выравниваться, и клиперъ пошелъ по 7 узловъ. Къ 6 часамъ вечера 18 іюня, считая себя въ 15 миляхъ отъ острова Клаппаръ и не видя его, поворотили съ закатомъ солнца отъ берега и легли въ дрейфъ, расчитывая, что за ночь клиперъ отнесетъ на 20 миль къ W; вѣтръ свѣжѣлъ и вскорѣ дошелъ до рифмарсельнаго. Съ разсвѣтомъ 19 іюня, поворотили и легли въ галфвиндъ къ берегу; въ исходѣ 7 часа утра увидали берегъ Явы. Расчитывая при входѣ въ Принцевъ каналъ встрѣтить штиль, развели пары.

Въ 8 часовъ утра налетѣлъ шквалъ, при чемъ вѣтръ зашелъ къ ONO и клиперъ согнало съ курса на полтора румба. Въ это время былъ уже ясно видѣнъ Ява-хедъ и началъ обрисовываться Принцевъ каналъ. Желая войти въ каналъ подъ парусами и надѣясь, что подъ берегомъ вѣтръ отойдетъ, клиперъ продолжалъ идти въ бейдевиндъ правымъ галсомъ. Не доходя 7 миль, пошли подъ парами. По мѣрѣ входа въ каналъ, вѣтръ заходилъ и стихалъ; у перваго мыса, къ которому подошли въ $11^1/_2$ часовъ, со всѣмъ заштилѣло; клиперъ, при 70 оборотахъ, бѣжалъ по

10 узловъ; жара стала невыносима, термометръ въ тѣни показывалъ +26°. Съ закатомъ солнца немного не дошли до Анжерскаго маяка и продолжали идти на рейдъ тихимъ ходомъ. Заворотивъ за маякъ и не видя на берегу означенныхъ по картѣ двухъ отличительныхъ городскихъ огней, продолжали идти ощупью, безпрестанно бросая лотъ. Въ 9 часовъ вечера стали на якорь на 18 саженяхъ, грунтъ мелкій песокъ съ ракушкой. Въ продолженіе ночи наблюдали теченіе, оказавшееся до $2^1/_2$ узловъ къ SSW.

Въ 7 часовъ утра 20 іюня, оставили Анжерскій рейдъ, подъ парами, и въ $3^1/_2$ часа пополудни благополучно стали на якорь на Батавскомъ рейдѣ, имѣя въ продолженіе всего перехода штиль.

Переходъ клипера въ 37 дней отъ мыса Доброй Надежды до Зондскаго пролива можно причислить къ числу скорыхъ переходовъ, особенно ежели принять во вниманіе первые 11 дней тихихъ вѣтровъ. Ожидать ихъ зимою трудно, почти не возможно, и все-таки, не смотря на это, «Всадникъ» только четырьмя днями былъ долѣе въ пути, чѣмъ нашъ извѣстный ходокъ фрегатъ «Паллада». Фрегатъ «Свѣтлана» и корветъ «Калевала» не могутъ быть мѣриломъ перехода, потому что суда эти прошли лишь меридіанъ мыса, а это дѣлаетъ разницу около четырехъ дней, ежели не болѣе.

Въ 9 часовъ утра, 22 іюня, клиперъ снялся съ якоря, и подойдя къ островамъ Enkhuysen, Alkmaar, Haarlem и Edam, и ворочаясь между ними по створамъ, провѣрялъ девіацію, что считали необходимымъ сдѣлать прежде входа въ проливъ Банка, которымъ предполагали пройти на пути въ Сингапуръ.

Кончивъ съ опредѣленіемъ девіаціи и пройдя South Watcher, клиперъ, при легкомъ ONO, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса въ бейдевиндъ правымъ галсомъ. Чѣмъ дальше отходили отъ берега, тѣмъ ходъ увеличивался и ночью дошелъ до $8^1/_2$ узловъ.

Къ утру Явайское море было пройдено и клиперъ подходилъ уже къ Люсипару. Въ 7 часовъ утра налетѣлъ шквалъ отъ ONO съ проливнымъ дождемъ, заставившій отдать всѣ фалы. По прошествіи шквала наступилъ штиль и клиперъ пересталъ слушаться руля. Около 11 часовъ пары были готовы и машинѣ дали ходъ.

Во 2 часу открылся Люсипаръ. Въ 3 часа клиперъ вошелъ въ проливъ Банка. Въ 5 часовъ прошли плавучій маякъ на южныхъ банкахъ, а съ закатомъ солнца бросили якорь у Greenpoint, не доходя $13^1/_2$ футовой банки Megapie.

Съ 8 часовъ вечера до полночи налетали шквалы отъ О и сильная гроза, съ проливнымъ дождемъ. Въ полночь гроза и шквалы прекратились, а дождь продолжался до разсвѣта.

Утромъ 24 іюня, по случаю мрачности, не видя горы Mamelon, на которую слѣдовало держать для прохода между береговыми отмелями и банкою Megapie, ничѣмъ необозначенною, послали штурманскаго офицера на вельботѣ къ краю береговой отмели, противъ банки Megapie, и когда съ вельбота былъ сдѣланъ условленный сигналъ, клиперъ полнымъ ходомъ побѣжалъ въ узкость, а пройдя ее, остановилъ машину, поднялъ вельботъ и продолжалъ слѣдовать далѣе. Къ закату солнца подошли къ маяку Miantok, у выхода изъ Банкскаго пролива, но видя, что до темноты не успѣютъ пройти банки Фридрихъ, тоже ничемъ необозначенной, стали на якорь.

Утромъ 25 іюня клиперъ вышелъ изъ Банкскаго пролива и продолжалъ путь свой къ N, при совершенномъ штилѣ.

Пройдя ночь и день 26 іюня при тѣхъ же обстоятельствахъ, клиперъ къ 4 часамъ пополудни подошелъ къ Горсбургскому маяку у входа въ Сингапуръ и взялъ лоцмана малайца. Въ это время на клиперѣ, въ машинѣ показался дымъ, отъ загорѣвшейся задѣлки подъ котлами, почему прекратили дѣйствіе машины и бросили якорь у мыса Stapah.

По прекращеніи пожара, на клиперѣ не рѣшились разводить паровъ и потому наняли, за 100 долларовъ, пароходъ, который и привелъ клиперъ на Сингапурскій рейдъ.

Исправленіе поврежденій, сдѣланныхъ пожаромъ и новая кладка фундамента подъ котлами не были окончены ранѣе какъ къ 14-му іюля. Людямъ приходилось работать внизу между котлами и подъ ними. Нестерпимая жара, доходившая въ тѣни до 28° R, много препятствовала скорому исполненію работы Однако къ вышеозначенному дню исправленіе всѣхъ поврежденій, причиненныхъ пожаромъ и новый котельный фундаментъ были окончены.

Клиперъ могъ продолжать слѣдованіе далѣе, послѣ 18-дневнаго стоянія въ Сингапурѣ.

Іюля 14, въ 8 часовъ утра, клиперъ, подъ парами, оставилъ Сингапурскій рейдъ и, пройдя маякъ Pedro Bianca, получивъ легкій попутный вѣтръ отъ S, прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. Вскорѣ вѣтръ нѣсколько выровнялся, и до полдня 16 іюля ходъ клипера, подъ всѣми лиселями, отъ 3 узловъ доходилъ временами до 8-ми; наибольшій ходъ былъ ночью. Съ полдня 16-го стало совершенно стихать и къ 8-ми часамъ утра 17-го былъ уже штиль, съ полосками изъ NO четверти. Сберегая уголь, паровъ не разводили, но пользуясь полосками и надѣясь на попутное теченіе, лавировали къ NO. Къ 10 часамъ вечера совершенно заштилѣли, море было какъ зеркало, жара невыносимая. Проштилѣвавъ такимъ образомъ до полдня 18-го и теряя надежду получить вѣтеръ, хотя и при попутномъ, но очень незначительномъ теченіи, что́ доказало суточное плаваніе всего въ 13 миль, рѣшились развести пары. До 8-ми часовъ утра іюля 20 клиперъ шелъ подъ парами, при совершенномъ штилѣ. Желая, послѣ 43-хъ часоваго хода, освидѣтельствовать, на сколько было возможно, вновь-устроенное приспособленіе дымовой камеры, и фундаментъ подъ котлами, а также и желая дать отдохнуть кочегарамъ, не смотря на продолжающійся штиль, прекратили пары. Въ то время клиперъ находился въ широтѣ 10° 11′ N, долготѣ 110° 24′ O; сомнительныя банки около Paulo Sopata были пройдены. По лоціи теченіе здѣсь должно было быть попутнымъ и доходить до 30 миль въ сутки къ NO. Оставаясь такъ до полночи 22 іюля, клиперъ, наконецъ, получилъ легкій вѣтерокъ отъ S и пошелъ впередъ по два узла.

Начавшійся вѣтерокъ отъ S понемногу сталъ выравниваться и клиперъ пошелъ впередъ. За 23-е іюля суточное плаваніе дошло до 147 миль. Къ полдню 24 іюля пришли на Маклесфильдскую банку и, имѣя тотъ же попутный вѣтръ между SW и SO, легли на Формозу по восточную сторону рифа Pratas. Къ 8-ми часамъ утра іюля 23, подошли къ Пескадорскимъ островамъ и въ полдень вступили въ каналъ этого имени. Къ полдню іюля 28-го прошли Формозу и легли нѣсколько восточнѣе направленія китайскаго берега.

До 6 часовъ вечера іюля 29-го, ровный попутный вѣтръ, позволившій клиперу подъ всѣми лиселями днемъ и ночью, почти отъ Paulo Sopata до Чусанскаго архипелага пройти не разводя паровъ, можетъ служить какъ бы нѣкоторымъ исключеніемъ, не часто случающимся даже въ это время года, когда SW муссонъ дуетъ ровнѣе.

Суточныя плаванія за все время отъ 23 до 29 іюля были отъ 150 до 200 миль. Море было спокойно. Среднее стояніе барометра около 29,90; до трехъ или четырехъ часовъ пополудни онъ всегда нѣсколько опускался, а съ этого времени до утра опять подымался. Проходя параллель Гонъ-Конга и Макао во время новолунія и въ сезонъ тайфуновъ, у этихъ мѣстъ ничего особеннаго не было замѣчено.

Вѣтръ, начавшій стихать вечеромъ 29 іюля, къ утру 30-го стихъ на столько, что клиперъ едва подвигался впередъ; въ это время, по счисленію, считали себя къ востоку въ 50 миляхъ отъ острововъ Saddle, а какъ клиперъ имѣлъ предположеніе зайти за листовымъ желѣзомъ въ Шанхай или Нагасаки, то развели пары и взяли курсъ къ островамъ Saddle.

Около 11 часовъ утра стало облачно и по горизонту туманъ, однако не настолько густой, чтобы помѣшать имѣть обсервацію. Къ часу пополудни туманъ значительно сгустился, такъ что острова Barren увидѣли лишь въ исходѣ 2 часа пополудни, подойдя къ нимъ очень близко. Въ 5 часовъ взяли лоцмана около Садльской группы, не видя острововъ. Къ закату солнца туманъ значительно прочистился и острова открылись сзади.

Не предполагая ночью, при непрошедшемъ совершенно туманѣ идти рѣкою, въ исходѣ 11 часа клиперъ сталъ на якорь, на глубинѣ $4^1/_2$ саженъ у рѣчнаго плавучаго маяка, не видя огня его. Утромъ іюля 31, снявшись съ якоря, пошли Ян-це Кіангомъ, въ 11 часовъ вошли въ Вусунгъ, а въ часъ пополудни стали на якорь у Шанхая.

Двухъ-дневное пребываніе клипера въ Шанхаѣ было употреблено на пріемъ 60 тоннъ угля, за который заплачено по 12 долларовъ за тоннъ.

Снявшись съ якоря въ 4 часа пополудни августа 3, клиперъ, въ 11 часовъ ночи, выйдя изъ Ян-це-Кіанга, за плавучимъ мая-

комъ, по причинѣ штиля, сталъ на якорь, въ надеждѣ получить съ разсвѣтомъ вѣтръ и, сберегая уголь, слѣдовать далѣе подъ парусами. Августа 4, утромъ, вступили подъ паруса, при легкомъ ONO. Къ полдню вѣтръ сталъ стихать и перешелъ въ южную часть компаса, безпрестанно мѣняясь; теченіе сдѣлалось противнымъ и сила его, по наблюденіямъ, доходила до 5 узловъ. Клиперъ пересталъ слушать руля и его стало тащить къ Садльской группѣ; вслѣдствіе чего, въ 2 часа пополудни, вступили подъ пары и, имѣя все время штиль, шли съ помощію машины до 8 часовъ утра августа 5; тогда же видя, что штиль продолжается, и желая сберечь уголь, прекратили пары и вступили подъ паруса. Послѣ заката солнца сдѣлался легкій вѣтерокъ отъ SO, ходу отъ 2 до $4^1/_2$ узловъ, подъ всѣми парусами. Въ полдень августа 6, прошли меридіанъ Квельпарта, въ разстояніи 30 миль отъ него. Послѣ полночи вѣтръ сталъ опять совершенно стихать и клиперъ заштилѣлъ, находясь, по счисленію, въ 60 миляхъ отъ Тсусимы.

Августа 7, съ разсвѣтомъ, развели пары и пошли въ восточный проходъ. Барометръ, стоявшій въ полдень на 30,2, сталъ быстро падать; къ закату солнца повалила крупная неправильная зыбь отъ NO; разорванные клочки облаковъ, съ быстротою, низко неслись надъ клипером; вѣтръ дулъ полосками изъ NO четверти компаса. Вообще состояніе атмосферы вечеромъ 7 августа было нехорошее; по закату солнца, можно было, расчитывать на свѣжій противный вѣтръ, а потому спѣшили выбраться изъ узкости. Въ 10 часовъ вечера, по счисленію, клиперъ прошелъ параллель Kuro-Sima, имѣя, несмотря на крупную противную зыбь и большую килевую качку,—ходу до 7 узловъ. Въ полночь полоски вѣтра превратились въ шквалики, съ сильнымъ дождемъ, и къ NO видна была частая молнія; ударовъ грома не слыхали. Ходъ клипера, при шквалахъ, 3 узла. Въ это время было замѣчено, что винтъ сталъ постукивать, особенно въ то время, когда корма подымалась на волненіи, вслѣдствіи чего временами она порядочно вздрагивала. Попробовавъ уменьшить число оборотовъ и замѣтя, что стукъ сталъ еще сильнѣе, продолжали идти полнымъ ходомъ. Къ разсвѣту августа 8, вѣтръ пересталъ дѣлать скачки отъ O къ N и обратно и дулъ довольно

свѣжо съ порывами отъ NO; стукъ же винта сталъ еще сильнѣе и потому, сберегая старпостъ, клиперъ прекратилъ пары и, форсируя парусами, сталъ лавировать къ NO. Молнія съ разсвѣтомъ прекратилась, но волненіе по прежнему оставалось крупнымъ и неправильнымъ. По счисленію, клиперъ находился на параллели сѣверной оконечности Тсусима. Барометръ, упавъ до 29,64, остановился.

Поднявъ винтъ и осмотрѣвъ его, было найдено, что бакаутовыя планки между подшипниками и въ самыхъ подшипникакъ обтерлись такъ, что имѣлось слабины почти до $^1/_4$ дюйма, отчего при бывшей значительной килевой качкѣ, винтъ стучалъ. Навернувъ гайки до нельзя, слабины все-таки оставалось порядочно и хотя временно стукъ могъ быть отстраненъ, но необходимость перемѣнить бакаутъ и замѣнить настоящіе подшипники запасными, была очевидна, и потому работа эта была отложена до прихода въ Хакодате.

Послѣ полдня августа 8, барометръ пошелъ кверху и вѣтръ отъ NO пересталъ дуть порывами, волненіе стало укладываться и дѣлаться болѣе правильнымъ. Къ вечеру подошли на видъ острова Mino-Sima и повѣрили свое мѣсто. Съ полночи августа 9, NO вѣтръ сталъ стихать и къ утру клиперъ уже не имѣлъ хода, штилюя все 9-е число въ виду корейскаго берега, по счисленію на параллели мыса Тихменева, въ 15 миляхъ отъ него. До 12 августа, при постоянныхъ дождяхъ, туманахъ, штиляхъ и легкихъ противныхъ вѣтрахъ, въ продолженіе 5 дней не имѣли обсерваціи; но, плавая въ тропикахъ и имѣя въ виду, что клиперу неоднократно впослѣдствіи придется по нѣсколько дней оставатся безъ обсерваціи и чтобы удостовѣриться на дѣлѣ, насколько опредѣленіе мѣста по способу Сомнера достойно довѣрія, неоднократно употребляли его и провѣряли потомъ обсерваціей; разница была всегда самая незначительная, и потому въ продолженіе этихъ дней клиперъ провѣрялъ свое счисленіе, при возможности, по способу Сомнера, а обсервація 12 августа показала всего разницу въ 5 миль, между мѣстомъ дѣйствительнымъ и опредѣленнымъ по вышеозначенному способу.

Съ 12 августа погода нѣсколько исправилась, но штили и легкіе противные вѣтра не оставляли клиперъ. Августа 18, съ

разсвѣтомъ, находясь въ 35 миляхъ отъ острова Osima, развели пары и, имѣя тотъ же противный NO, взяли курсъ въ Сангарскій проливъ, а въ 6 часовъ пополудни стали на якорь въ Хакодате.

Четырнадцати-дневный переходъ изъ Шанхая въ Хакодате былъ сдѣланъ при штиляхъ и лавировкою, при постоянно противныхъ вѣтрахъ, преимущественно тихихъ, такъ что клиперъ не имѣлъ ни одного порядочнаго суточнаго паруснаго перехода; подъ парами онъ находился 73 часа.

При переходѣ въ Хакодате узнали, что съ 7 на 8 августа, когда клиперъ былъ у Тсусима, въ Іокагамѣ и Едо былъ сильный тайфунъ, надѣлавшій довольно много аварій въ этихъ мѣстахъ.

Во время стоянки въ Хакодате, работа съ винтомъ и вновь-предложенными пружинами для одного изъ поршней была окончена; для другаго поршня нужной стали здѣсь не найдено, и потому работу эту отложили на нѣкоторое время.

Оставивъ Хакодате 1 сентября, въ 9 часовъ утра,—клиперъ подъ парами прошелъ Сангарскій проливъ и въ полночь, не доходя Осимы, прекративъ пары, при легкомъ NW вѣтрѣ вступилъ подъ паруса. До 7 сентября, имѣя непродолжительные штили и тихіе вѣтры между NW и SW, довольно медленно подвигались къ сѣверу, большею частью лавировкой, при суточныхъ плаваніяхъ отъ 15 до 106 миль. Въ полдень 7 сентября, по обсерваціи, мѣсто клипера въ широтѣ N 46° 34′, долготѣ O 141° 27′, въ разстояніи 92 миль отъ поста Косунай. Легкій NO, едва надувавшій паруса, къ 6 часамъ вечера стихъ совершенно. Разсчитывая не упустить хорошихъ обстоятельствъ, клиперъ, въ 9 часовъ вечера, развелъ пары и пошелъ въ берегъ, по курсу нѣсколько южнѣе поста. Съ разсвѣтомъ 8 сентября, открылся мысъ Гейкатеско, а въ 10 часовъ утра стали на якорь противъ Косуная, въ разстояніи отъ него $\frac{1}{2}$ мили, на глубинѣ $6\frac{1}{2}$ саженъ; грунтъ—крупный песокъ. Послѣ штиля, бывшаго всю ночь, утромъ съ 9 часовъ стало задувать отъ ONO и свѣжеть; вѣтръ хотя и свѣжій, но дувшій съ берега, не помѣшалъ имѣть сообщеніе съ постомъ. Сообщеніе между Косунаемъ и Анивой беретъ времени не менѣе недѣли, и потому, при свиданіи

съ начальникомъ поста, командиръ передалъ ему пакеты изъ нашего Хакодатскаго консульства, на имя подполковника Депперадовича, начальника войскъ, расположенныхъ на Сахалинѣ, для доставленія въ Аниву.

Получивъ свѣдѣніе, что постъ ни въ чемъ не нуждается и что все обстоитъ благополучно, клиперъ, поддерживавшій пары все время стоянки подъ берегомъ, въ 3 часа пополудни прекратилъ ихъ, поднялъ винтъ и снялся съ якоря, подъ парусами. Вѣтръ къ этому времени перешелъ уже къ SSO и дулъ вдоль берега, а барометръ шелъ къ низу. Въ продолженіе ночи, при свѣжемъ попутномъ южномъ вѣтрѣ, клиперъ имѣлъ до 10 узловъ ходу и быстро подвигался впередъ. Утромъ 9 сентября стало стихать и потому, къ сожалѣнію, до заката солнца нельзя было успѣть войти на Кастринскій рейдъ.

Въ $^1/_2$8 часа вечера открылся огонь Клостеръ-Кампскаго маяка; ходъ подъ всѣми лиселями 4 узла. Видя, что вѣтръ совершенно стихаетъ, клиперъ началъ разводить пары и въ началѣ 10 часа вечера, закрѣпивъ паруса, далъ ходъ машинѣ, и чрезъ $1^1/_2$ часа сталъ на якорь за Клостеръ-Кампскимъ мысомъ, не доходя банки Востокъ.

Здѣсь клиперъ поступилъ въ распоряженіе командира Сибирской Флотиліи.

83.

Корветъ „Аскольдъ“.

4-го августа 1868 года отправился въ Средиземное море, подъ командою капитанъ-лейтенанта Казнакова, корветъ «Аскольдъ».

Начавшійся передъ выходомъ корвета въ море туманъ, сопровождалъ корветъ до самаго Свеаборга, куда онъ прибылъ на другой день.

Принявъ здѣсь музыкантовъ, корветъ отправился въ Киль. Почти весь этотъ переходъ сопровождался также туманомъ и штилями, такъ что корветъ вступилъ подъ паруса только 8 августа и то не болѣе какъ на 22 часа. На другой день снова развели пары и при помощи ихъ прибыли на Кильскій рейдъ.

Медленная погрузка угля задержала корветъ до 15-го числа. Снявшись въ этотъ день съ якоря, 16-го миновалъ благополучно Бельтъ и 23 прибылъ въ Шербургъ.

Оставя Шербургскій рейдъ 3 сентября, 16-го прибылъ въ Гибралтаръ, оттуда вышелъ 18 сентября.

Большая часть перехода до Мальты была сдѣлана съ легкими попутными вѣтрами. 23-го числа вѣтеръ стихъ, почему развели пары и чрезъ 23 часа прекратили ихъ. Утромъ 24-го имѣли легкіе перемѣнные вѣтра, сначала отъ O, потомъ N, NW и NO; послѣдній началъ устанавливаться. Послѣ полдня вѣтеръ началъ свѣжѣть, а въ 6 часовъ уже лежали подъ глухо-зарифленными форъ-и гротъ-марселями и гротъ-триселемъ. Съ заходомъ солнца вѣтеръ перешелъ къ O и сталъ стихать. Въ 9 часовъ налетѣлъ жесточайшій шквалъ отъ N, а вслѣдъ затѣмъ и другой отъ SW. На слѣдующій день 25 сентября продержались тоже безъ ходу, къ вечеру развели пары, а утромъ 26-го бросили якорь на рейдѣ въ Мальтѣ.

Небольшое поврежденія въ рулѣ заставило простоять здѣсь до 3 октября. Выйдя въ этотъ день изъ Мальты, 7-го прибыли въ Пирей, гдѣ поступили въ распоряженіе к.-а. Бутакова.

III.

ДѢЙСТВІЯ НАШИХЪ ЭСКАДРЪ И СУДОВЪ ВО ВРЕМЯ ПРЕБЫВАНІЯ ВЪ ТИХОМЪ ОКЕАНѢ.

1.

Плаваніе эскадры въ Тихомъ океанѣ въ лѣто 1859 года, подъ флагомъ генералъ-губернатора Восточной Сибири.

Эскадра, состоявшая изъ корветовъ: «Воевода», «Бояринъ» и «Новикъ», клиперовъ: «Стрѣлокъ» и «Пластунъ», парохода «Америка» и транспорта «Японецъ», по распоряженію генералъ-губернатора Восточной Сибири, запасшись углемъ въ Дуэ, ожидала въ де-Кастри прибытія графа Муравьева-Амурскаго до 3 іюня; по прибытіи же своемъ въ де-Кастри изъ Николаевска на транспортѣ «Манжуръ», графъ отослалъ въ Николаевскъ клипера «Стрѣлокъ» и «Пластунъ» для починокъ, а 7 іюня поднялъ на пароходѣ «Америка» флагъ главнокомандующаго, назначивъ эскадрѣ сборнымъ пунктомъ портъ Хакодате, куда отправился и самъ на параходѣ. Къ 11 іюня суда, одно за другимъ, пришли въ Хакодате, гдѣ къ нимъ присоединился клиперъ «Джигитъ», находившійся въ распоряженіи нашего консула.

Корветы и транспортъ «Японецъ» сопровождали пароходъ «Америка», на которомъ генералъ-губернаторъ имѣлъ присутствіе,

изъ Хакодате къ устью рѣки Суйфунъ, въ южной части Приморской области. Послѣ того эскадра, принявъ уголь доставленный на транспортѣ «Манжуръ», слѣдовала за пароходомъ «Америка» въ Печелійскій заливъ, къ устью р. Пейхо, куда пароходъ пришелъ 3 іюля и засталъ тамъ американскіе военные фрегатъ «Паугатанъ» и пароходъ «Тай-Ванъ». 5 іюля пришелъ туда же и клиперъ «Джигитъ», посланный графомъ еще изъ Хакодате въ Шанхай. 11 іюля, въ ожиданіи нѣкоторыхъ судовъ эскадры, графъ на пароходѣ «Америка» перешелъ изъ Пейхо въ портъ Вей-хай-вей, гдѣ засталъ корветы «Новикъ» и »Воевода» и транспортъ «Японецъ»; корветъ же «Бояринъ» неявившійся вовремя на первый сборный пунктъ, не пришелъ и въ Вей-хай-вей и не присоединялся къ эскадрѣ во все остальное время плаванія.

Узнавъ, что отрядъ судовъ флигель-адъютанта Попова и фрегатъ «Аскольдъ» должны въ это время находиться въ Хакодате, графъ Амурскій отправился туда на пароходѣ «Америка», приказавъ корветамъ слѣдовать къ Канагавѣ, въ заливъ Іеддо, гдѣ предполагалось собрать всю эскадру; а между тѣмъ транспортъ «Японецъ» былъ посланъ на Сахалинъ за углемъ.

22 іюля пароходъ «Америка» пришелъ въ Хакодате, гдѣ стояли уже фрегаты «Аскольдъ» и суда отряда флигель-адъютанта Попова—корветы «Рында» и «Гридень». Пересѣвъ здѣсь на фрегатъ «Аскольдъ», графъ отправился на немъ въ Іеддо, куда также были направлены корветы «Рында» и «Гридень» и пароходъ «Америка».

4 августа «Аскольдъ прибылъ въ Канагаву, гдѣ засталъ собравшимися корветы «Рында», «Гридень», «Новикъ», «Воевода», клиперъ «Пластунъ», пришедшій съ курьеромъ изъ Николаевска, и пароходъ «Америка». 15 августа къ этимъ судамъ присоединился и клиперъ «Джигитъ», посылавшійся графомъ вторично въ Шанхай изъ Печели.

5 августа вся эскадра перешла подъ парами въ Іеддо, гдѣ суда заняли мѣста по диспозиціи.

8 августа японскіе уполномоченные посѣтили графа на фрегатѣ, и 10-го былъ церемоніальный съѣздъ его на берегъ. Во все время пребыванія графа на берегу, на фрегатѣ оставался его

флагъ, и въ занимаемомъ имъ храмѣ назначался почетный караулъ изъ экипажей судовъ по очереди.

24 августа графъ снова перенесъ свой флагъ на пароходъ «Америка» и пошелъ въ Хакодате; туда же пошли 4 корвета и клиперъ «Пластунъ», а фрегатъ былъ оставленъ на рейдѣ передъ Іеддо до 15 сентября, когда было назначено ему предпринять обратное плаваніе въ Балтику.

За тѣмъ клиперу «Джигитъ» назначено было остаться на зиму при консульствѣ въ Хакодате. Корветы «Рында», «Новикъ» и клиперъ «Пластунъ» назначены къ возвращенію въ Россію подъ начальствомъ флигель-адъютанта Попова. Корветамъ «Гридень» и «Воевода», клиперу «Опричникъ», пароходу «Америка» и транспорту «Японецъ» назначенно зимовать на Амурѣ.

7 сентября графъ Муравьевъ на пароходѣ «Америка» возвратился въ Николаевскъ вмѣстѣ съ флигель-адъютантомъ Поповымъ.

13 августа 1859 года, во время пребыванія нашей эскадры передъ Іеддо, былъ смертельно раненъ на берегу мичманъ Мофетъ; сопровождавшій его матросъ убитъ на мѣстѣ; другой же бывшій при Мофетѣ человѣкъ, раненый—едва успѣлъ укрыться въ лавку.

Графъ Муравьевъ-Амурскій назначилъ флигель-адъютанта Попова произвести по этому дѣлу слѣдствіе, которое показало, что преступленіе слѣдуетъ считать простымъ актомъ разбоя. Поздняя пора года не дозволила графу остаться въ Іеддо до окончанія этого дѣла, и потому онъ поручилъ флигель-адъютанту Унковскому остаться съ фрегатомъ въ Іеддо до 15 сентября, до выполненія нашихъ требованій, заключавшихся въ смѣнѣ губернаторовъ.

2.

Эскадра капитана 1-го ранга Лихачева.

26 марта 1860 года капитанъ 1-го ранга Лихачевъ вышелъ изъ Шанхая на наемномъ пароходѣ «Реми», а 3 апрѣля прибылъ

въ Хакодате, гдѣ засталъ клиперъ «Джигитъ» и транспортъ «Японецъ». Клиперъ не могъ отправиться въ море, по случаю разныхъ судовыхъ работъ ранѣе 12 апрѣля, а потому капитанъ 1 ранга Лихачевъ, взявъ транспоръ «Японецъ», пошелъ въ гавань Посьета, назначивъ «Реми» и «Джигиту» рандеву Бейтанъ. 13-го, съ разсвѣтомъ, вышли изъ гавани и 29-го подошли на видъ укрѣпленій Пейхо, а въ 11 часовъ утра стали на якорь, на высотѣ Бейтана. На другой день прибылъ сюда клиперъ «Джигитъ». По сношенію съ нашимъ посланникомъ въ Китаѣ, генералъ-маіоромъ Игнатьевымъ, онъ 15 мая выѣхалъ изъ Пекина, а 20-го перебрался на нашу эскадру.

3 іюня клиперъ «Джигитъ» съ посланникомъ и начальникомъ эскадры прибылъ въ Вусунгъ, а 4-го посланникъ переѣхалъ въ Шанхай. Здѣсь нашли фрегатъ «Свѣтлана».

По прибытіи въ Шанхай, капитанъ 1 ранга Лихачевъ узналъ что пароходъ «Реми» погибъ на пути изъ Хакодате въ Печелійскій заливъ у одного изъ острововъ Корейскаго архипелага, при чемъ погибъ одинъ человѣкъ.

Такимъ образомъ съ апрѣля по іюнь въ распоряженіи начальника эскадры было только два судна: «Джигитъ» и «Японецъ». Но не смотря на это, съ помощію ихъ удалось занять Новгородскую бухту и окрыть тамъ каменно-угольную ломку и перевезти нашего посланника въ Шанхай, гдѣ собирались въ то время представители другихъ націй.

16 іюля прибылъ въ Вусунгъ корветъ «Посадникъ» на буксирѣ клипера «Наѣздникъ». На корветѣ два котла были повреждены взрывомъ, почему, будучи безполезнымъ какъ паровое судно, онъ былъ отправленъ въ Нагасаки, для приготовленія тамъ береговаго лазарета.

Транспортъ же «Японецъ» былъ отправленъ посланникомъ съ курьеромъ къ графу Амурскому, съ деньгами и посылками, слѣдующими въ Хакодате и съ грузомъ для Николаевскаго порта.

22 іюня генералъ-маіоръ Игнатьевъ перешелъ изъ Шанхая въ Вусунгъ, на фрегатѣ «Свѣтлана», и въ тотъ же день фрегатъ отправился въ Нагасаки. Клиперъ «Наѣздникъ» былъ оставленъ въ Шанхаѣ, для освѣженія команды.

Послѣ 2½ дневнаго перехода подъ парами, фрегатъ 25 іюня

бросилъ якорь на Нагасакскомъ рейдѣ; 29 іюня фрегатъ снялся съ якоря для обратнаго слѣдованія въ Шанхай и чрезъ часъ встрѣтилъ «Посадникъ», съ больными съ эскадры, отправленными на немъ за 4 дня до выхода фрегата изъ Вусунга.

Въ первыхъ числахъ іюля эскадра, подъ флагомъ генералъ-маіора Игнатьева, соединилась въ Печелійскомъ заливѣ, она состояла: изъ фрегата «Свѣтлана», корвета «Бояринъ»—пришедшаго изъ Николаевска, клипера «Джигитъ»—присланнаго сюда впередъ съ драгоманомъ посольства и клипера «Наѣздникъ». Въ этомъ составѣ эскадра оставалась до половины августа.

Вечеромъ 6 іюля, посланникъ отправился на «Джигитѣ» въ Чи-фу, во французскій лагерь, куда былъ приглашенъ генераломъ Монтабаномъ. Здѣсь пробылъ онъ сутки.

Къ половинѣ августа прибыли къ эскадрѣ корветъ «Воевода» и клиперъ »Опричникъ» съ Амура; а клиперъ «Разбойникъ», по желанію посланника, былъ разруженъ и выгруженъ, для ввода въ р. Пейхо, и 15 августа генералъ-маіоръ Игнатьевъ отправился на немъ въ Тянь-дзинъ, въ сопровожденіи пароваго барказа фрегата «Свѣтлана». Клиперъ дошелъ до Тянь-дзина на 4-я сутки, становясь на мель нѣсколько разъ. 22-го паровой барказъ былъ возвращенъ на фрегатъ, а 23-го капитнъ 1 ранга Лихачевъ отправился на немъ въ Тянь-дзинъ, для свиданія съ посланникомъ.

Возвратясь въ ночь съ 25 на 26 августа на фрегатъ, начальникъ эскадры отправилъ корветъ «Бояринъ», въ Шанхай, съ депешами посланника и для разныхъ заготовленій для эскадры. Клиперъ «Джигитъ», которому необходимо было перемѣнить рѣшетки въ котлахъ, въ то же время былъ отправленъ въ Нагасаки съ больными со всей эскадры; а 28-го ушелъ въ южныя гагавани Приморской области, для увеличенія тамъ нашихъ морскихъ силъ,—корветъ «Воевода». Въ Печелійскомъ же заливѣ остались: фрегатъ «Свѣтлана» и клиперъ «Опричникъ» и въ Тянь-дзинѣ клиперъ «Разбойникъ».

28 августа начальникъ эскадры отлучился отъ эскадры въ г. Тунчж-фу, для свиданія съ посланникомъ и только 26 сентября возвратился на фрегатъ.

Недостатокъ провизіи и другихъ предметовъ снабженія заставилъ капитана 1 ранга Лихачева поспѣшить въ Шанхай. Выйдя

въ море на фрегатѣ «Свѣтлана», 27 сентября встрѣтили свѣжіе вѣтра отъ N и NW, которые не покидали фрегатъ во весь переходъ и чрезъ трое сутокъ, 1 октября, фрегатъ бросилъ якорь у входа въ Ян-це-Кіангъ; а 2 перешелъ въ устьѣ р. Вусунга.

По недостатку на эскадрѣ сухарей, капитанъ 1 ранга Лихачевъ отправился для принятія соотвѣтствующихъ мѣръ, на корветѣ «Бояринъ» въ Нагасаки, куда и прибылъ 23 числа; а 30 октября пришелъ сюда и фрегатъ «Свѣтлана», вышедшій изъ Шанхая 24 числа, которому было предписано дожидаться въ Шанхаѣ почты и доставить ее въ Нагасаки. Здѣсь застали корветъ «Посадникъ» и клипера «Наѣздникъ» и «Джигитъ».

Въ Нагасаки начальникъ эскадры нашелъ устроенную флигель-адъютантомъ Бирилевымъ госпиталь въ одномъ отдѣльномъ храмѣ, гдѣ жили командиръ и офицеры фрегата «Аскольдъ». Кромѣ того, былъ нанятъ для этой же цѣли и другой храмъ. Около храма было отведено намъ большое мѣсто на берегу залива, гдѣ завелось наше адмиралтейство. Здѣсь же былъ построенъ сухарный заводъ и большой домъ для офицеровъ.

Клиперъ «Разбойникъ», за невозможностію даже въ совершенно разруженномъ видѣ перейти мелководія р. Пейхо, остался зимовать въ Тянь-дзинѣ. Обстоятельство это заставило начальника эскадры отправить въ Печелійскій заливъ корветъ «Бояринъ» съ провизіею для клипера. «Посаднику» приказано было, по совершенномъ изготовленіи, идти предварительно въ Шанхай, для пополненія своихъ запасовъ и затѣмъ доставить оттуда на клиперъ «Разбойникъ» необходимыя вещи.

Благопріятный оборотъ, который приняли дѣла наши въ Китаѣ въ концѣ 1860 г., дали возможность начальнику эскадры осмотрѣть поселенія въ южныхъ гаваняхъ Приморской области.

2 ноября, капитанъ 1 ранга Лихачевъ, на клиперѣ «Наѣздникъ», снялся съ якоря и отправился архипелагомъ острововъ, окружающихъ юго-западную часть Японіи, на сѣверъ. На другой день вышли въ море Хирадскимъ проливомъ и продолжали путь къ заливу Посьета. Крѣпкіе сѣверные вѣтра, съ промежутками совершеннаго штиля, замедлили плаваніе, и только 11 ноября клиперъ подошелъ къ мысу Гамова. Крѣпкій NW заставилъ стать на якорь за этимъ мысомъ; на другой день перешли въ Новг-

городскую гавань. Снабдивъ постъ сухарями и медикаментами, «Наѣздникъ» направился въ заливъ Св. Ольги, куда прибылъ 15 ноября.

Тихая Пристань была уже замерши. Морозъ доходилъ здѣсь до 15°. Отсюда «Наѣздникъ» отправился въ Хакодате, куда и прибылъ въ ночь на 21 ноября. Здѣсь, кромѣ корвета «Воевода», застали шкуну «Первая».

Предоставивъ въ распоряженіе нашего консула для переѣзда въ Нагасаки, корветъ «Воевода», начальникъ эскадры 26 ноября вышелъ на «Наѣздникѣ» въ море; но встрѣтивъ противный вѣтеръ и сильное противное теченіе, сталъ на ночь на якорь за мысомъ Сангаръ. 27-го снова снялись съ якоря, и 4 декабря, Херадскимъ проливомъ, пришли въ Нагасаки, гдѣ застали фрегатъ «Свѣтлана», которымъ уже командовалъ капитанъ 2 ранга Бутаковъ. Здѣсь для осмотра кормовой части фрегата, въ которой обнаружилась течь, былъ сдѣланъ понтонъ.

5 декабря прибылъ въ Нагасаки «Воевода» съ консуломъ, а 8-го начальникъ эскадры отправился на «Наѣздникѣ» въ Шанхай. 11-го утромъ, подходя къ Ян-це-кіангу, увидѣли корветъ «Посадникъ», который прибылъ изъ Печелійскаго залива съ извѣстіемъ, что нашъ посланникъ при Китайскомъ дворѣ выѣхалъ изъ Пекина въ Россію. 12-го «Наѣздникъ» прибылъ въ Шанхай, гдѣ нашли корветъ «Бояринъ» и клиперъ «Опричникъ». У послѣдняго открылась течь и потому онъ былъ отправленъ въ Нагасаки для исправленій.

15 декабря прибылъ въ Шанхай транспортъ «Японецъ», который доставилъ начальнику эскадры разрѣшеніе отправить «Бояринъ», «Воеводу» и «Джигитъ» въ Кронштадтъ. Половина декабря и начало января употреблены были на изготовленіе этихъ судовъ къ плаванію, а 15 января 1861 г. отрядъ, подъ командою капитанъ-лейтенанта Майделя отправился по назначенію.

22 января начальникъ эскадры, на «Наѣздникѣ», оставилъ Шанхай и 27-го прибылъ въ Нагасаки, гдѣ нашли фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Посадникъ», клиперъ «Опричникъ» и куда на другой день пришелъ транспортъ «Японецъ».

2 февраля корветъ «Посадникъ» былъ отправленъ съ консу-

ломъ въ Хакодате, съ тѣмъ, чтобы оттуда слѣдовать для описныхъ работъ въ Корейскомъ проливѣ и около о-ва Тсусима.

13 февраля клиперъ «Наѣздникъ» отправился въ Хакодате, въ распоряженіе нашего консула, а 15 февраля ушелъ въ южныя гавани транспортъ «Японецъ», съ разными предметами продовольствія.

Для осмотра кормовой части клипера «Опричникъ», онъ былъ поставленъ въ полную воду на банку, и такъ какъ по осмотрѣ оказалось, что подводная его часть не имѣетъ никакихъ важныхъ поврежденій, то начальникъ эскадры и приказалъ ему немедленно вооружаться и приготовиться къ выходу въ море.

28 февраля клиперъ былъ уже изготовленъ къ плаванію, и начальникъ эскадры въ тотъ же день отправился на немъ въ Шанхай, оставивъ командиру фрегата «Свѣтлана» распоряженіе къ 20 марта окончить всѣ исправленія, забрать больныхъ съ берега, упразднить всѣ наши учрежденія въ Нагасаки и идти также въ Шанхай.

Въ теченіи февраля и марта начальникъ эскадры осмотрѣлъ Японское море, и 11 марта, на «Опричникѣ», прибылъ въ Іеддо. 14-го, перенеся свой брейдъ-вымпелъ на клиперъ «Наѣздникъ», оставилъ «Опричникъ» въ распоряженіи нашего консула. 15-го перешелъ для нагрузки угля въ Канагаву, а съ разсвѣтомъ 16-го снялся съ якоря, для слѣдованія въ Шанхай. На этомъ пути посѣтили о-въ Тсусима, гдѣ съ 1 марта находился корветъ «Посадникъ».

24 марта снялись съ якоря и 2 апрѣля прибыли въ Шанхай. Фрегатъ «Свѣтлана» прибылъ въ Вусунгъ 24 марта, выйдя изъ Нагасаки 19 марта.

Здѣсь капитанъ 1 ранга Лихачевъ получилъ предписаніе со всею эскадрою поступить въ распоряженіе военнаго губернатора Приморской области. Изъ всѣхъ судовъ эскадры только «Свѣтлана» и «Наѣздникъ» были тогда свободны. «Разбойникъ» находился еще въ Тянь-дзинѣ и согласно просьбѣ Прусскаго уполномоченнаго въ Китаѣ, клиперъ былъ оставленъ въ его распоряженіе для перехода по р. Пейхо отъ устья ея до Тянь-дзина. Кромѣ того клиперу «Разбойникъ» было поручено осмотрѣть одинъ изъ вновь-открытыхъ китайскихъ портовъ—Нью-Дживанъ,

около устья р. Лія, въ южной Манжуріи. Корветъ «Посадникъ» находился на о-вѣ Тсусима, а «Опричникъ» въ Хакодате, въ распоряженіи нашего консула.

Назначивъ для всѣхъ судовъ эскадры общее рандеву Новгородскую гавань, начальникъ эскадры съ фрегатомъ «Свѣтлана» и клипером «Наѣздникъ» 13 апрѣля вышелъ изъ Ян-це-кіанга и, осмотрѣвъ на пути своемъ къ сѣверу корейскіе порты Гамильтона и Чусанъ и зайдя снова на Тсусиму, 21 апрѣля прибылъ въ Новгородскую гавань.

Отправивъ отсюда къ контръ-адмиралу Козакевичу курьеромъ лейтенанта Автомонова, начальникъ эскадры вышелъ изъ Новгородской бухты на корветѣ «Гридень», который нашелъ тамъ и обошелъ на немъ южные порты Приморской области до залива Св. Ольги включительно.

Въ исходѣ мая начали присоединяться къ эскадрѣ остальныя суда. Корветъ «Калевала» прибылъ 25 мая, клиперъ «Разбойникъ» 13-го, «Абрекъ» 16-го, «Гайдамакъ» 27 іюня.

Ожидая прибытія въ Новгородскую гавань контръ-адмирала Козакевича, начальникъ эскадры не могъ отлучиться оттуда на продолжительное время. Но желая однакожъ видѣть край и познакомиться съ качествами новыхъ судовъ, онъ дѣлалъ короткія экскурсіи въ Владивостокъ и другія мѣста залива Петра Великаго до залива Америка.

Чтобы ознакомиться съ путемъ, ведущемъ отъ береговъ моря къ озеру Ханка и р. Усури, были посланы для этой цѣли съ эскадры лейтенанты Автомоновъ, Егершельдъ и мичманъ Дурново. Лейтенантъ Купріяновъ сдѣлалъ подробный промѣръ устьевъ р. Суйфунъ, а подпоручику Григорьеву была поручена опись южной части рѣки Тумень, отъ устья ея до нашей границы. Затѣмъ была поручена опись всего залива Петра Великаго капитанъ-лейтенанту Пещурову и работы были начаты съ большимъ успѣхомъ (между прочимъ открыта бухта Гайдамакъ); но съ прибытіемъ въ южныя гавани контръ-адмирала Козакевича, занятія г. Пещурова были прекращены и составленныя имъ карты представлены контръ-адмиралу Козакевичу.

По распоряженію адмирала, экипажи судовъ, находившихся въ Новгородской бухтѣ, должны были заниматься ломкою камен-

наго угля. Большое затрудненіе въ этомъ отношеніи представляла доставка лѣса, необходимаго для шахтенныхъ работъ, который привозили за 70 миль моремъ отъ залива Новикъ. Вырубкою его были заняты частію команды корветовъ «Гридень» и «Калевала»; самая же затруднительная часть—буксировка плотовъ открытымъ моремъ—досталась на долю корветамъ «Гридень» и «Калевала» и въ особенности клипера «Наѣздникъ».

Въ обоихъ портахъ—Новгородскѣ и Владивостокѣ выведены удобныя пристани: въ первомъ для нагрузки углемъ, а въ послѣднемъ для выгрузки ожидавшихся туда тяжелыхъ грузовъ, до глубины 18 футъ, такъ чтобы суда могли тамъ швартовиться.

Для обезпеченія сообщенія между постами, былъ устроенъ промежуточный постъ въ заливѣ Славянскомъ и два поста на рѣкѣ Суйфунъ.

Команды корвета «Гридень», а въ впослѣдствіи и клипера «Разбойникъ» были заняты весьма затруднительною доставкою 400 пуд. провизіи вверхъ по рѣкѣ Суйфунъ на устье рѣки Хубту.

Кромѣ того, команды судовъ въ воскресные дни построили въ Владивостокѣ церковь, во имя Пресвятой Богородицы.

Изъ всей эскадры, состоявшей къ августу мѣсяцу изъ семи судовъ (Свѣтлана, Калевала, Гридень, Абрекъ, Гайдамакъ, Разбойникъ и Наѣздникъ) одинъ только фрегатъ «Свѣтлана» простоялъ три мѣсяца на якорѣ въ Новгородской бухтѣ, остальныя суда не оставались долго на общемъ рандеву, и находились болѣе или менѣе въ постоянномъ движеніи между Новгородскою бухтою и другими ближайшими мѣстами.

Контръ-адмиралъ Козакевичъ прибылъ въ послѣднихъ числахъ іюля и поднялъ свой флагъ на клиперѣ «Абрекъ», на которомъ начальникъ эскадры встрѣтилъ его около устья р. Суйфуна, а потомъ флагъ былъ перенесенъ на фрегатъ «Свѣтлана». Эскадру приказано распустить.

Фрегатъ «Свѣтлана», раздѣливъ остатки своихъ запасовъ провизіи между Новгородскимъ постомъ и другими судами, отправился 4 августа изъ Новгородской гавани возобновлять свои запасы въ Шанхай и 15-го прибылъ въ Нагасаки. За тѣмъ, оставивъ Нагасаки 19-го числа, 22-го пришелъ въ Вусунгъ.

Корветъ «Калевала» отправился туда же за почтой, которую ему приказано было доставить въ Хакодате къ 15 сентября.

Клиперъ «Абрекъ» ушелъ въ Хакодате вмѣсто клипера «Опричникъ», который только что прибылъ къ эскадрѣ и посланъ къ о-ву Тсусима съ приказаніемъ корвету «Посадникъ» прибыть также въ Хакодате.

Клиперъ «Наѣздникъ» посланъ былъ къ устью р. Пейхо съ депешами къ посланнику нашему въ Пекинъ.

Корвету «Гридень» поручена доставка провіанта на годовое снабженіе постовъ Владивостока и Новгородскаго отъ залива Св. Ольги, куда провіантъ былъ завезенъ на купеческомъ суднѣ.

Клиперъ «Разбойникъ» остался одинъ въ восточныхъ портахъ, въ ожиданіи прибытія Пограничной коммисіи, которую ему поручено было перевезти въ заливъ де-Кастри.

Распредѣливъ такимъ образомъ суда эскадры, капитанъ 1-го ранга Лихачевъ 4 августа, на клиперѣ «Гайдамакъ» отправился въ Николаевскъ. На пути взялъ изъ залива Св. Ольги все годовое снабженіе для Кусунайскаго поста на Сахалинѣ, передалъ это снабженіе и, зайдя еще въ постъ Дуэ и заливъ де-Кастри, 11 августа прибылъ въ Николаевскъ.

22-го числа «Гайдамакъ» оставилъ Николаевскъ, имѣя назначеніе отвезти Преосвященнаго Иннокентія въ Камчатку; но, при штормѣ 28-го числа, клиперъ былъ выброшенъ на берегъ Сахалина, около Дуэ, гдѣ грузился углемъ.

Капитанъ 1 ранга Лихачевъ пробылъ въ Николаевскѣ до 29 августа, успѣвъ въ это время проплыть вверхъ по Амуру до Софійска, сопровождая военнаго губернатора.

Получивъ здѣсь разрѣшеніе адмирала возвратиться въ Петербургъ черезъ Китай и Суэцъ, капитанъ 1 ранга Лихачевъ 9 сентября, на пароходѣ «Америка», прибылъ въ Хакодате, зайдя на пути въ заливъ Св. Ольги.

Въ Хакодате начальникъ эскадры пробылъ до конца сентября, поджидая судовъ, которымъ назначено было здѣсь рандеву. 14 сентября прибылъ корветъ «Посадникъ», которому было назначено остаться на зиму въ Хакодате. 20-го пришелъ корветъ «Калевала» изъ Шанхая и, принявъ здѣсь преосвященнаго Иннокентія, 26 сентября ушелъ въ Петропавловскую гавань, откуда ему

назначено было посѣтить С.-Франциско и Сандвичевы острова, для доставленія адмиралу Козакевичу нѣкоторыхъ свѣдѣній относительно китобойныхъ судовъ.

29 сентября пришелъ «Разбойникъ» изъ де-Кастри, и 30 сентября начальникъ эскадры оставилъ Хакодате на клиперѣ «Абрекъ», а 6 октября прибылъ въ Шанхай.

Въ Шанхаѣ и Вусунгѣ встрѣтили другую часть эскадры: фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Гридень» и клиперъ «Опричникъ», прибывшіе сюда по исполненіи порученій для того, чтобы приготовиться къ плаванію въ Кронштадтъ, и клиперъ «Наѣздникъ», пришедшій изъ Печелійскаго залива.

Клиперъ «Наѣздникъ» вскорѣ былъ отправленъ съ бумагами въ южныя гавани и чтобы оттуда доставить нѣкоторые предметы снабженія въ Хакодате, гдѣ и предписано ему остаться на зимовку, вмѣстѣ съ корветомъ «Посадникъ». Клиперу же «Разбойникъ», по прибытіи въ Шанхай, назначено остаться тамъ на зимовку, вмѣстѣ съ клипером «Абрекъ», если не послѣдуетъ другихъ распоряженій.

Изъ Шанхая начальникъ эскадры отправился въ Россію. Фрегатъ «Свѣтлана», клиперъ «Опричникъ» и корветъ «Гридень» отправились въ обратное плаваніе 22 октября. Клиперъ же «Стрѣлокъ», остававшійся въ Николаевскѣ, гдѣ онъ былъ занятъ своими изготовленіями къ дальнему плаванію, 10 октября отправился изъ Дуэ по назначенію.

3.

Эскадра контръ-адмирала Попова.

Въ 1862 году Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Поповъ былъ назначенъ начальникомъ эскадры въ Тихомъ океанѣ.

Отправясь изъ Кадикса къ мѣсту назначенія черезъ Суэцъ, контръ-адмиралъ Поповъ, 12 апрѣля прибылъ въ Гонъ-Конгъ, откуда 13 апрѣля отправился на клиперѣ «Абрекъ» въ Шанхай и прибылъ въ этотъ портъ 17 апрѣля, сдѣлавъ весь переходъ подъ парами.

*

Въ Шанхаѣ встрѣтилъ клиперъ «Разбойникъ», находившійся здѣсь для исправленія. Отсюда начальникъ эскадры отправился на «Абрекѣ» въ Хакодате, куда и прибылъ 1 мая, зайдя на пути къ острову Тсусима, гдѣ нашелъ всѣ зданія, устроенныя флигель-адъютантомъ Бирилевымъ, уничтоженными.

Въ Хакодате нашли корветъ «Посадникъ» и клиперъ «Наѣздникъ», зимовавшіе въ этомъ портѣ, и корветъ «Калевала», только что прибывшій изъ плаванія въ Камчатку, С.-Франциско и Гонолулу.

Оставивъ корвету «Посадникъ» распоряженіе доставлять изъ Шанхая въ Хакодате почту и отправивъ «Наѣздникъ» въ южныя гавани, начальникъ эскадры на клиперѣ «Абрекъ», въ сопровожденіи корвета «Калевала», отправился къ Сахалину, для снятія съ мели клипера «Гайдамакъ».

10 мая «Абрекъ» прибылъ къ посту Дуэ, а 12-го соединился съ нимъ и корветъ «Калевала». Сдѣлавъ здѣсь нужныя распоряженія, начальникъ эскадры оставилъ оба судна въ Дуэ, а самъ на лодкѣ «Моржъ» отправился въ де-Кастри, куда и прибылъ 18-го вечеромъ.

21 мая контръ-адмиралъ Поповъ ушелъ на лодкѣ «Моржъ» въ Николаевскъ; но 27-го числа, встрѣтивъ за мысомъ Лазарева пароходъ «Америка», съ военнымъ губернаторомъ Приморской области, возвратился съ нимъ на пароходѣ въ Дуэ, отправивъ лодку въ Николаевскъ.

28 мая оба адмирала, на «Абрекѣ», ушли въ Владивостокъ, оставивъ пароходъ «Америка» у Дуэ, для содѣйствія работамъ по снятію съ мели клипера «Гайдамакъ». Зайдя на пути въ Императорскую гавань, «Абрекъ» 2 іюня бросилъ якорь въ Владивостокѣ, гдѣ нашелъ генералъ-губернатора Восточной Сибири, прибывшаго съ Усури. Принявъ его на клиперъ, вышли въ море и затѣмъ, посѣтивъ гавани Новгородскую, Св. Ольги, портъ Хакодате и Императорскую гавань, 13 іюня возвратились въ де-Кастри.

По снятіи «Гайдамака» съ мели, контръ-адмиралъ Поповъ, 23 іюня, вышелъ на «Абрекѣ» изъ де-Кастри, имѣя на буксирѣ клиперъ «Гайдамакъ» и 28-го числа прибылъ въ Хакодате. 1 іюля «Абрекъ» взялъ на буксиръ «Гайдамакъ» и отправился съ нимъ въ Шанхай. 8 іюля подошелъ къ о-ву Тсусима, гдѣ и

бросилъ якорь. На слѣдующій день продолжалъ плаваніе и прибылъ въ Шанхай 12 іюля.

18 іюля начальникъ эскадры, на клиперѣ «Абрекъ», отправился въ Хакодате, чтобы осмотрѣть ожидаемые изъ кругосвѣтнаго плаванія корветы: «Богатырь», «Рында» и «Новикъ». Но прождавъ безполезно ихъ прибытія до 7 августа, вышелъ въ этотъ день на «Абрекѣ» въ море и 12-го прибылъ въ Петропавловскій портъ, пробѣжавъ 1150 миль въ 5 сутокъ и 6 часовъ, изъ которыхъ только 30 часовъ были подъ парами.

Здѣсь контръ-адмиралъ Поповъ перенесъ свой флагъ на корветъ «Калевала», ожидавшій здѣсь прибытія адмирала; а клиперу «Абрекъ» предписалъ идти въ С.-Франциско, гдѣ и ожидать прибытія «Калевалы».

13 августа корветъ «Калевала» вышелъ изъ Петропавловской гавани, для слѣдованія въ Ситху, и 27 августа бросилъ якорь въ Новоархангельскѣ, имѣя на пути, вскорѣ по выходѣ изъ Петропавловска, суточный штормъ отъ NO.

Оставивъ Ситху 31 августа, 4 сентября корветъ прибылъ въ Esquimalt Harbour, лежащую въ 3 миляхъ къ западу отъ Викторіи. Здѣсь оставались почти 8 сутокъ и, снявшись съ якоря 11 сентября, прибыли въ С.-Франциско 15-го, гдѣ застали «Абрекъ», прибывшій сюда 9 сентября.

19 сентября клиперъ «Абрекъ» былъ отправленъ на Сандвичевы острова.

23 сентября корветъ «Калевала» оставилъ С.-Франциско и 7 октября пришелъ въ Гонолулу. Простоявъ здѣсь трое сутокъ, 10 октября корветъ отправился въ Нагасаки, гдѣ и бросилъ якорь 12 ноября.

По прибытіи въ Нагасаки, гдѣ согласно съ распоряженіемъ контръ-адмирала Попова, къ 1 ноября собралась эскадра, былъ сдѣланъ вновь-прибывшимъ корветамъ смотръ, причемъ оказалось, что корветъ «Новикъ» находился въ превосходномъ состояніи сравнительно съ другими корветами.

Предполагая отравиться на время въ Остъ-Индію, контръ-адмиралъ Поповъ назначилъ командира корвета «Богатырь» начальникомъ станціи въ Китаѣ, съ правомъ поднять свой флагъ на

корветѣ «Калевала», который предположено было ввести предварительно для исправленія въ докъ.

22 ноября начальникъ эскадры отправился на корветѣ «Богатырь» въ Шанхай, гдѣ засталъ корветъ «Калевала» и лодку «Моржъ».

Здѣсь начальникъ эскадры предписалъ корветамъ «Рында» и «Калевала» находиться зимою, поочередно на станціи въ Хакодате. Клиперъ «Гайдамакъ» и корветъ «Новикъ» назначены, подъ начальствомъ командира перваго, капитанъ-лейтенанта Пещурова, въ крейсерство по архипелагамъ, сосѣднимъ съ Маниллою. Транспортъ «Манжуръ» долженъ былъ войти для исправленія въ докъ въ Шанхаѣ. Пароходъ «Америка», по принятіи новыхъ котловъ въ Нагасаки, долженъ былъ идти въ Шанхай, для перемѣны ихъ и осмотра корпуса судна въ докѣ. Шкуна «Сахалинъ», по позднему времени, оставлена зимовать въ Нагасаки съ тѣмъ, чтобы 15 апрѣля выйти изъ этого порта и слѣдовать къ мѣсту назначенія въ Николаевскъ.

Затѣмъ корвету «Новикъ» назначено къ 1 апрѣля занять станцію въ Хакодате, а клиперу «Гайдамакъ» прибыть къ 5 марта въ Шанхай. Корвету же «Калевала» съ начала весны поступить въ распоряженіе подполковника Бабкина, для описи Татарскаго пролива, начавъ ее не позже 15 апрѣля, съ тѣмъ, чтобы съ наступленіемъ тамъ тумановъ, т. е. въ исходѣ мая, окончить описныя работы и прибыть къ 1 іюня въ Хакодате.

Корвету «Рында» назначено было не позже 10 апрѣля отправиться въ Ситху. Капитану же 2 ранга Чебышеву предписано было, вслѣдъ за вскрытіемъ рѣки Пейхо, отправиться въ Печелійскій заливъ на «Гайдамакѣ», для личныхъ объясненій съ нашимъ посланникомъ въ Пекинѣ. По возвращеніи же въ Шанхай, подняться по Ян-це-Кіангу съ клипером «Гайдамакъ», лодкою «Моржъ» и пароходомъ «Америка», если онъ будетъ къ тому времени готовъ. По окончаніи этого плаванія и не позже 10 мая, «Америку» и «Манжуръ» отправить въ Николаевскъ.

Клиперу «Абрекъ» предписано было идти въ Гонъ-Конгъ, гдѣ войти въ докъ, для устройства желѣзныхъ бимсовъ подъ угольные ящики и затѣмъ прибыть въ Сингапуръ, куда отправился и начальникъ эскадры на корветѣ «Богатырь».

11 января 1863 г. клиперу «Абрекъ» предписано было отправиться изъ Сингапура въ Мульмейнъ, для содѣйствія транспорту «Гилякъ» въ покупкѣ лѣса, а оттуда въ Калькуту, для ознакомленія съ этимъ замѣчательнымъ во всѣхъ отношеніяхъ городомъ, и затѣмъ возвратиться въ Сингапуръ, съ почтою, слѣдующею на эскадру. По сдачѣ же почты идти въ Новую Каледонію, на соединеніе съ начальникомъ эскадры, съ тѣмъ чтобы придти туда къ 15 марта.

18 января 1863 г. начальникъ эскадры оставилъ Сингапуръ на корветѣ «Богатырь», для слѣдованія въ Анжеръ, куда и прибылъ 21-го числа. На другой день прибылъ сюда отрядъ капитанъ-лейтенанта Бирилева, возвращавшійся въ Балтику.

23 января контръ-адмиралъ Поповъ отправился на «Богатырѣ» въ Мельбурнъ, гдѣ и бросилъ якорь 18 февраля.

3 марта корветъ «Богатырь» вышелъ изъ Мельбурна и, по причинѣ противнаго вѣтра, зашелъ въ Вестернъ-портъ, гдѣ простоялъ сутки и затѣмъ отправился въ Сидней, куда и прибылъ 7марта.

15 марта вышли изъ Сиднея и на нѣсколько часовъ зашли въ Ботани-бей. Продолжая затѣмъ плаваніе въ Новую Каледонію, все время имѣли свѣжіе противные вѣтры, и только 23 марта бросили якорь въ Портъ-де-Франсъ, возлѣ клипера «Абрекъ», который пришелъ сюда изъ Калькуты Торесовымъ проливомъ.

Отсюда клиперъ «Абрекъ» былъ отправленъ въ Нагасаки, а начальникъ отряда на корветѣ «Богатырь» отправился въ море. На пути изъ Новой Коледоніи въ Нагасаки, въ 35 миляхъ отъ этого послѣдняго порта, на «Богатырѣ» отломилась коническая оконечность главнаго вала. Посланный на берегъ барказъ выслалъ небольшой пароходъ, который 8 мая ввелъ корветъ въ портъ.

Здѣсь начальникъ эскадры нашелъ пароходъ «Америка», занятый сборкою новыхъ котловъ. Такъ какъ недостатокъ средствъ въ Нагасаки не обѣщалъ скораго окончанія этой работы, а пароходъ сверхъ того требовалъ осмотра въ докѣ, то начальникъ эскадры, по осмотрѣ паровыхъ котловъ, нашелъ возможнымъ исправить ихъ и отправился съ пароходомъ въ Шанхай, взявъ на буксиръ корветъ «Богатырь».

8 іюня начальникъ эскадры на „Гайдамакѣ" прибылъ въ Хакодате, гдѣ нашелъ «Новикъ» и «Калевалу». Отсюда на

томъ же клиперѣ отправился въ Николаевскъ, куда прибылъ 30 іюня. Изъ Николаевска начальникъ эскадры, на транспортѣ «Манжуръ», вышелъ въ Аянъ и на Шантарскіе острова. Но льды, встрѣченные въ Охотскомъ морѣ, не дозволили ему исполнить этого намѣренія, а потому онъ 7 іюля прибылъ обратно въ Николаевскъ и 6-го отправился въ лиманъ на шкунѣ «Алеутъ», гдѣ встрѣтилъ клиперъ «Абрекъ».

Къ осени вся эскадра собралась въ С.-Франциско, въ ожиданіи военныхъ дѣйствій. Начальникъ эскадры прибылъ въ этотъ портъ на корветѣ «Богатырь».

8 марта 1864 г. эскадра вышла въ море для практическаго плаванія и 13-го возвратились въ С.-Франциско.

Здѣсь суда получили слѣдующее назначеніе: «Абрекъ» посланъ въ Ситху съ неспособными къ службѣ нижними чинами; «Калевала» въ Гонолулу, а «Рында» въ Южное полушаріе.

2 мая начальникъ эскадры, на корветѣ «Богатырь», отправился въ Ситху, вмѣстѣ съ главнымъ правителемъ колоній. На пути посѣтили Ванкуверъ, гдѣ оставались на якорѣ съ 6 по 9-е число, и затѣмъ прибыли въ Ситху 14 мая.

18-го вышли въ море, для обратнаго слѣдованія въ С.-Франциско. На пути, для пополненія запасовъ угля, опять заходили на Ванкуверъ. Пробывъ здѣсь на якорѣ съ 27 мая по 4 іюня, 8-го числа прибыли въ С.-Франциско.

Здѣсь 24 іюля контръ-адмиралъ Поповъ сдалъ эскадру контръ-адмиралу Ендогурову, а самъ отправился въ Европу черезъ Панаму.

4.

Эскадра контръ-адмирала Ендогурова.

23 мая 1864 г. контръ-адмиралъ Ендогуровъ получилъ предписаніе слѣдовать въ С.-Франциско, гдѣ принять начальство надъ нашею эскадрою, вмѣсто контръ-адмирала Попова.

По прибытіи въ С.-Франциско, онъ нашелъ тамъ корветы «Богатырь» и «Калевала» и клиперъ «Абрекъ».

1 августа эскадра оставила С.-Франциско, для слѣдованія а Сандвичевы острова и за тѣмъ въ Шанхай, куда и прибыла черезъ 54 дня, изъ коихъ только четыре дня, въ разное время, шла подъ парами, а все остальное время подъ парусами.

Лучшимъ ходокомъ оказался клиперъ «Абрекъ», потомъ корветъ «Калевала» и хуже всѣхъ «Богатырь». Пользуясь этимъ недостаткомъ «Богатыря», начальникъ эскадры остальныя суда заставлялъ дѣлать парусныя ученья и стрѣлять въ цѣль въ выпущенныя за кормою бочки съ флагами.

Изъ Шанхая корветъ «Калевала» былъ отправленъ въ наши южныя гавани, а корветъ «Богатырь» въ Нагасаки.

6 октября начальникъ эскадры, на «Абрекѣ», ушелъ изъ Шанхая въ Нагаскаки, куда и прибылъ 9 октября. 12 октября пришелъ сюда и корветъ «Калевала», который заходилъ съ депешами въ Хакодате, откуда посѣтилъ гавань св. Ольги, гдѣ принялъ морскую провизію и разные припасы.

По осмотрѣ корвета оказалось, что до 30 листовъ мѣди оторвано. Обстоятельство это заставило ввести его на нѣсколько часовъ въ докъ.

10 января 1865 года прибылъ на Нагасакскій рейдъ корветъ «Варягъ», который поступилъ въ составъ эскадры.

23 февраля корветъ «Богатырь» былъ отправленъ въ Хакодате, въ распоряженіе нашего консула, съ тѣмъ, чтобы сходить на корветѣ въ Юкагаму и взять оттуда уполномоченныхъ отъ Японскаго правительства для переговоровъ съ военнымъ губернаторомъ Приморской области, въ одномъ изъ нашихъ портовъ Восточнаго океана.

13 апрѣля начальникъ эскадры на «Варягѣ» вышелъ изъ Нагасаки, для слѣдованія въ Юкагаму, куда и прибылъ 19-го числа. 26 апрѣля вышелъ изъ Юкагамы и 1 мая прибылъ въ Хакодате.

10 мая «Богатырь» и «Варягъ», послѣдній подъ флагомъ начальника эскадры, оставили Хакодате и послѣ 5-дневнаго плаванія, при постоянномъ туманѣ, прибыли въ Владивостокъ. 22-го вышли изъ Владивостока, а 25-го прибыли въ гавань Св. Ольги, при чемъ «Варягъ» имѣлъ на буксирѣ корветъ «Богатырь», у котораго сломался валъ. Простоявъ здѣсь 5 дней и выведя «Богатырь» въ море, начальникъ эскадры, на «Варягѣ», пошелъ въ Император-

скую гавань, приказавъ «Богатырю» идти въ де-Кастри и телеграммою просить командира Сибирской флотиліи исправить валъ. 7 іюня «Варягъ» прибылъ въ Императорскую гавань.

23-го «Варягъ» вышелъ въ море, 25-го прибылъ въ Дуэ. Простоявъ здѣсь 7 часовъ для погрузки угля, перешелъ въ де-Кастри.

Отсюда начальникъ эскадры 26 іюня, на лодкѣ «Моржъ», отправился въ Николаевскъ. По возвращеніи 6 августа изъ Николаевска въ де-Кастри, 11 августа начальникъ эскадры, на «Варягѣ», ушелъ въ постъ Кусунай, куда и прибылъ на другой день.

12 августа оставили Кусунай, а 18-го бросили якорь на Хакодатскомъ рейдѣ, куда прибыль изъ де-Кастри и «Богатырь» 26 августа, исправивъ поврежденія.

5 сентября оба корвета вышли въ море и, пройдя подъ парами Сангарскій проливъ, прекратили пары. Въ 60 миляхъ отъ Корейскаго пролива, 10 сентября развели пары. На слѣдующій день, за свѣжестію вѣтра, зашли въ бухту Кози, на W сторонѣ о-ва Ики, и 12-го числа бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

30 сентября начальникъ эскадры, на корветѣ «Варягъ», вмѣстѣ съ корветомъ «Богатырь», вышелъ изъ Нагасаки, для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ, куда и прибылъ 6 октября, пользуясь попутнымъ NO муссономъ.

Здѣсь, 12 октября, контръ-адмиралъ Ендогуровъ спустилъ свой флагъ и отправился въ Россію.

5.

Эскадра контръ-адмирала Керна.

7 апрѣля 1866 г. прибылъ въ Гонъ-Конгъ, назначенный вновь начальникомъ эскадры Тихаго океана, контръ-адмиралъ Кернъ. 17 апрѣля пришелъ изъ Шанхая въ Гонъ-Конгъ за начальникомъ эскадры клиперъ «Изумрудъ», на которомъ контръ-адмиралъ Кернъ въ тотъ же день поднялъ свой флагъ.

21 апрѣля клиперъ снялся съ якоря и 26 апрѣля прибылъ въ Шанхай, гдѣ начальникъ эскадры перенесъ свой флагъ на корветъ «Аскольдъ».

1 мая эскадра вышла изъ Вусунга и 5-го прибыла въ Нагасаки.

Отсюда клиперъ 19 мая былъ отправленъ въ Императорскую гавань, и оттуда въ де-Кастри, для перевозки войскъ на Сахалинъ. Корветъ «Аскольдъ» 24 мая отправился съ начальникомъ эскадры въ Хакодате, а оттуда—по нашимъ портамъ Восточнаго океана.

3 іюня начальникъ эскадры прибылъ въ Хакодате, а 11-го отправился въ южныя гавани и посѣтилъ бухты Посьета, Ольги, Стрѣлокъ, Императорскую гавань, Владивостокъ, Дуэ и 11 іюля пришелъ въ де-Кастри, гдѣ засталъ клиперъ «Изумрудъ».

Отсюда начальникъ эскадры, на лодкѣ «Соболь», отправился въ Николаевскъ. По возвращеніи изъ Николаевска, 22 іюля начальникъ эскадры вышелъ изъ де-Кастри, а 23-го прибылъ въ Дуэ, гдѣ принявъ уголь—пошли въ Хакодате, куда и прибыли 29 іюля.

Между тѣмъ клиперъ «Изумрудъ» 21 іюля былъ посланъ въ Владивостокъ, съ тѣмъ, чтобы оттуда доставить въ Хакодате нашего консула и за тѣмъ идти въ Нагасаки, гдѣ и ожидать начальника эскадры съ корветомъ «Варягъ».

3 августа контръ-адмиралъ Кернъ вышелъ на корветѣ «Варягъ» изъ Хакодате, а 9-го числа прибылъ на Юкагамскій рейдъ, сдѣлавъ почти весь переходъ подъ парами, по причинѣ тихихъ и противныхъ вѣтровъ.

23 августа на корветѣ «Варягъ» к.-а Кернъ вышелъ изъ Іеддо, а 25-го бросили якорь въ Осакскомъ заливѣ.

26 августа снялись съ якоря, а вечеромъ стали на якорь въ бухтѣ «Vasima». 27-го вышли въ море, а 28-го прибыли на Нагасакскій рейдъ.

8 октября прибылъ въ Нагасаки корветъ «Варягъ», который 5 ноября отправился въ Балтику, а 27 ноября начальникъ эскадры вышелъ въ море для слѣдованія въ Россію, съ корветомъ «Аскольдъ» и клипером «Изумрудъ», имѣя свой флагъ на первомъ.

Между тѣмъ корветъ «Варягъ», пройдя 32 мили подъ парами, вступилъ подъ паруса и, пользуясь перемѣнными въ силѣ сѣверными вѣтрами, прошелъ въ 9 дней 1674 мили. Находясь въ широтѣ 11°30′ N, долготѣ 111° O, привелъ въ бейдевиндъ подъ

глухо-зарифленными марселями и триселями. Вѣтеръ былъ такъ силенъ, что болѣе парусовъ нельзя было нести. Послѣ двухъ-суточнаго плаванія въ бейдевиндъ, 16 ноября стихло. Банковскій проливъ прошли подъ парами и стали на якорь на Батавскомъ рейдѣ 24 ноября. 6 декабря корветъ вышелъ изъ Батавіи и 17 января прибылъ въ Столовую бухту.

На этомъ переходѣ открылась на корветѣ желтая горячка, отъ которой умерло въ морѣ 8 человѣкъ и по приходѣ на рейдъ 2 человѣка матросъ. Кромѣ того свезено въ береговой госпиталь 25 человѣкъ. Обстоятельство это задержало здѣсь корветъ на продолжительное время.

Клиперъ «Изумрудъ», согласно назначеннаго рандеву, 27 ноября 1866 г. пошелъ подъ парами въ Шанхай. На другой день утромъ прекратили пары и вступили подъ паруса при брамсельномъ вѣтрѣ отъ NNW. Въ 7 часовъ вечера 29-го, находясь въ 20 миляхъ отъ о-ва Sadlle, поворотили оверъ-штагъ и убавили парусовъ, не желая на ночь продолжать плаваніе. Утромъ 30-го снова поворотили на прежній румбъ и чрезъ 4 часа развели пары, съ помощію которыхъ вечеромъ прибыли на Вусунгскій рейдъ. На этомъ переходѣ были подъ парами $30^1/_2$ часовъ и подъ парусами 50 часовъ.

Корветъ «Аскольдъ» шелъ подъ парами 43 часа; 29-го числа вечеромъ онъ бросилъ якорь въ Ян-це-кіангѣ, а 30-го перешелъ въ Вусунгъ.

Сдѣлавъ въ Шанхаѣ запасъ провизіи, 4 декабря эскадра снялась съ якоря, для слѣдованія въ Батавію, куда и прибыли 16 декабря, имѣя все время попутный NO муссонъ. Изъ числа 2665 миль, сдѣланныхъ въ 12 дней, прошли подъ парами только 318 миль—1 сутки 10 часовъ; среднее суточное плаваніе 222 мили. Пары разводились для выхода изъ Вусунга, для прохода Банковскимъ проливомъ и отъ пролива до Батавіи въ штилевой полосѣ.

Во время перехода клиперъ «Изумрудъ» держался въ кильватеръ. На фордевиндъ, при тѣхъ же парусахъ, клиперъ нагонялъ корветъ, а въ бакштагъ отставалъ отъ него.

Пополнивъ запасъ угля и взявъ свѣжую провизію, 22 декабря

отрядъ оставилъ Батавію для слѣдованія на мысъ Доброй Надежды, куда и прибылъ 25 января 1867 года.

Этотъ переходъ, въ 5500 миль, сдѣланъ въ 34 дня. Придя на параллель 14° S широты, начальникъ эскадры сдѣлалъ сигналъ клиперу идти отдѣльно; самъ же съ корветомъ придерживался параллели 14°, гдѣ пасатъ дуетъ сильнѣе. Оба судна пришли на мысъ Доброй Надежды въ одинъ день: клиперъ въ 8 час. утра, а корветъ въ 8 час. вечера.

Здѣсь соединились съ корветомъ «Варягъ». 30 января корветъ «Аскольдъ» перешелъ въ Table-bay, гдѣ у него два раза рвался канатъ на 70 саженяхъ.

Корветъ же «Варягъ» 2 февраля во время прилива, когда онъ стоялъ на даглистѣ, имѣя канату на клюзѣ 60 саженъ, при нашедшемъ сильномъ порывѣ съ кормы, получилъ ходъ впередъ, при чемъ цѣпь натянулась назадъ подъ скулою и лопнула въ водѣ. «Варягъ» сошелся при этомъ съ корветомъ «Аскольдъ» и сломалъ себя утлегарь, бомъ-утлегарь и форъ-брамъ-рей, находившуюся въ поперечныхъ рострахъ и нѣсколько помялъ носовую фигуру, а на корветѣ «Аскольдъ» оборвалъ двѣ фоковыя ванты и помялъ коечную сѣтку у форъ-русленя. Разойдясь съ «Аскольдомъ», стали выхаживать оборванную цѣпь.

3 февраля ночью «Варягъ» стоялъ на двухъ якоряхъ—плехтѣ и лѣвомъ запасномъ. Вѣтеръ дулъ всю ночь сильными порывами. При одномъ изъ такихъ порывовъ лопнула цѣпь плехта на 58 саженяхъ, на самомъ битингѣ.

Наконецъ, 27 февраля, когда травили цѣпь праваго запаснаго якоря, а также цѣпь отданнаго лѣваго запаснаго якоря, корветъ отъ нашедшаго въ это время порыва стремительно пришелъ на правый канатъ и вслѣдъ за тѣмъ цѣпь лопнула на 72 саженяхъ. Потерявъ этотъ якорь, корветъ остался при одномъ, такъ какъ два потерянныхъ—2-й и 3-й—не могли достать по свѣжести дувшаго SO.

Какъ только лопнула цѣпь праваго якоря, тотчасъ были разведены пары, подъ которыми корветъ держался до утра слѣдующаго дня. Когда вѣтеръ стихъ, якоря были подняты.

Обстоятельство это задержало эскадру на якорѣ долѣе предположеннаго срока. 5 февраля корветъ «Аскольдъ» и клиперъ

«Изумрудъ» ушли въ море, а корветъ «Варягъ» оставилъ Капштатскій рейдъ 6 февраля.

Пройдя до 7 числа подъ парами, въ этотъ день «Варягъ» получилъ легкій вѣтеръ отъ SW, почему прекратили пары. 12 февраля вошли въ тропики и вѣтеръ стихъ, перейдя къ SO. Съ этимъ пасатомъ корветъ сталъ подвигаться къ экватору весьма медленно.

16 февраля утромъ «Варягъ» усмотрѣлъ на горизонтѣ два большихъ судна. Нагнавъ ихъ увидѣли, что это корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Изумрудъ».

17 февраля корветы лежали въ дрейфѣ у о-ва Св. Елены, при входѣ въ бухту James, куда былъ посланъ катеръ для покупки сѣна на суда эскадры.

28 февраля пересѣкли экваторъ въ долготѣ 22°46′W. Въ этотъ день эскадра развела пары, подъ которыми продолжали идти до утра 2 марта, пока получили SW вѣтеръ, который скоро перешелъ къ NO и установился отъ этого румба пасатъ. Съ увеличеніемъ широты онъ отходилъ къ O, а съ параллели $25^1/_2°$ отошелъ нѣсколько къ S, что позволило начать уменьшать долготу, такъ что параллель 30° отрядъ пересѣкъ въ долготѣ 34° W.

17 марта вѣтеръ, отойдя еще болѣе къ S, засвѣжѣлъ. Пользуясь имъ, отрядъ прошелъ 21-го параллель о-ва Фаяла. Къ 23-му вѣтеръ стихъ, послѣ чего задулъ отъ NW, довольно свѣжо. Къ утру 28-го вѣтеръ стихъ, почему развели пары, не убирая парусовъ, и вечеромъ прошли меридіанъ мыса Лизарда.

28 марта, не доходя 75 миль до мыса Лизарда, адмиралъ сигналомъ приказалъ клиперу слѣдовать въ Шербургъ, для доставленія на эскадру въ Портсмутъ депешъ и бумагъ. Корветы же продолжали плаваніе въ Портсмутъ. 29 марта, въ Англійскомъ каналѣ совсѣмъ стихло, и потому убрали паруса, разведя пары, и въ 3 часа пополудни стали на якорь на Портсмутскомъ рейдѣ.

Въ Портсмутѣ эскадра простояла до 19 апрѣля. Чтобы дать возможность офицерамъ эскадры посѣтить Парижскую выставку, начальникъ эскадры, по прибытіи клипера въ Портсмутъ, перешелъ на немъ на 4 дня въ Гавръ.

18 апрѣля клиперъ возвратился изъ Гавра. Въ тотъ же день контръ-адмиралъ Кернъ получилъ депешу отъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ: «идти съ эскадрою въ Ригу, для приня-

тія и доставленія въ Копенгагенъ Государя Наслѣдника Цесаревича съ Государынею Цесаревною и Ихъ свитою».

На основаніи этого распоряженія, клиперъ «Изумрудъ» былъ отправленъ немедленно въ Категатъ, для заготовленія для эскадры угля, а въ тотъ же день вечеромъ вышли въ море и корветы. Клиперъ «Изумрудъ» прибылъ въ Копенгагенъ 22 апрѣля, а 26-го вышелъ въ море для слѣдованія въ Ригу. Корветы же прибыли въ Копенгагенъ 23 апрѣля, сдѣлавъ весь переходъ подъ парами, при штилѣ и самомъ тихомъ вѣтрѣ.

Клиперъ «Изумрудъ», идя подъ парами, 28-го подошелъ къ гор. Виндава. Въ Рижскомъ заливѣ встрѣтилъ онъ довольно плотную массу льда, а 29-го прибылъ въ Ригу. 30-го прибыли туда и корветы, которые оставили Копенгагенъ 25 апрѣля.

Подойдя 26 апрѣля, при свѣжемъ NNW, на 10 миль къ Виндавѣ, корветы поворотили на другой галсъ и выждали разсвѣта. 27-го вѣтеръ стихъ; почему развели пары и подошли къ Виндавѣ, съ цѣлію принять лоцмана. Но прождавъ его безполезно нѣсколько часовъ, отправились въ дальнѣйшее плаваніе и 27-го вошли въ Рижскій заливъ, гдѣ около мыса Домесснеса, увидѣли, что вся южная часть залива покрыта сплошнымъ льдомъ, а потому взяли курсъ къ сѣверу, при томъ же вѣтрѣ и бросили якорь у острова Эзеля.

Съ разсвѣтомъ 28-го снялись съ якоря; но встрѣтивъ опять ледъ, возвратились на прежнее мѣсто. Наконецъ 30 апрѣля благополучно прибыли въ Ригу.

8 мая принявъ Ихъ Высочества, эскадра отправилась въ Копенгагенъ, куда и прибыла 10 мая.

23 мая эскадра оставила Копенгагенъ и пришла въ Гельзинеръ, для принятія Его Величества, Короля Греческаго. Попутный вѣтеръ отъ WSW весьма благопріятствовалъ этому переходу.

25 мая эскадра снялась съ якоря, для слѣдованія въ Кронштадтъ. Корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Изумрудъ» 28 мая бросили якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ, сдѣлавъ этотъ переходъ, при штилѣ и густомъ туманѣ, подъ парами.

Корветъ же «Варягъ», около Оденсгольма, 27 мая, во время тумана, столкнулся съ купеческимъ бригомъ, который лишился при этомъ всѣхъ мачтъ; а потому корветъ принужденъ былъ отвести

это судно въ Гельсингфорсъ, куда и прибылъ 28 мая, а 29-го бросилъ якорь на Кронштадтскомъ рейдѣ.

6.

Корветъ „Воевода“.

Поступивъ въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи и находясь въ заливѣ де-Кастри, корветъ «Воевода», по предписанію контръ-адмирала Козакевича, 17 октября 1858 г. вышелъ изъ де-Кастри, подъ командою капитанъ-лейтенанта Матвѣева, для слѣдованія на зимовку въ бухту Св. Владиміра. На пути корветъ заходилъ въ постъ Дуэ, гдѣ взялъ 3000 пуд. угля. Командиръ корвета, не находя возможнымъ зимовать въ бухтѣ Св. Владиміра, по причинѣ сильныхъ вѣтровъ, частаго прекращенія сообщенія съ берегомъ и по отсутствію удобнаго и безопаснаго мѣста къ постановкѣ судна на зиму, 10 ноября прибылъ въ бухту Св. Ольги и остался зимовать въ гавани Тихая Пристань, вмѣстѣ съ транспортомъ «Байкалъ».

17 апрѣля 1859 года корветъ «Воевода» перешелъ въ бухту Св. Владиміра, гдѣ нагрузясь дровами, отправился въ де-Кастри. На этомъ переходѣ корветъ 26 апрѣля встрѣтилъ штормъ отъ N, и по недостатку топлива, 27-го зашелъ за дровами въ гавань Императора Николая I, гдѣ засталъ шкуну «Пурга». 30 апрѣля корветъ снялся съ якоря и пошелъ въ постъ Дуэ, за углемъ; но сильный N вѣтеръ заставилъ его спуститься прямо въ де-Кастри, куда пришелъ благополучно въ тотъ же день.

Изъ де-Кастри корветъ 19 мая снова ходилъ за углемъ въ Дуэ, а по возвращеніи 23 мая въ де-Кастри, 3 іюня поступилъ въ составъ эскадры графа Муравьева-Амурскаго.

23 августа, въ Іеддо, корветъ получилъ распоряженіе слѣдовать въ Хакодате и потомъ въ Николаевскъ. 24-го прибылъ въ Юкагаму. Въ тотъ же день снова вышелъ въ море. 30 августа вступилъ въ Сангарскій проливъ, а 1 сентября прибылъ, подъ парами, въ Хакодате.

7 сентября корветъ вышелъ въ море, для слѣдованія въ Николаевскъ, а 18 сентября бросилъ якорь въ де-Кастри.

22 сентября корветъ вышелъ изъ де-Кастри и 28-го прибылъ въ Николаевскъ, становясь на пути нѣсколько разъ на якорь для отысканія фарватера.

Прозимовавъ въ Николаевскѣ, корветъ «Воевода» началъ кампанію 26 мая 1860 года. По принятіи провизіи для постовъ на Сахалинѣ, корветъ вышелъ изъ Николаевска 14 іюня, для слѣдованія въ заливъ Печели, въ составѣ эскадры капитана 1 ранга Лихачева и 21 іюня прибылъ въ де-Кастри; 5 іюля пришелъ въ Дуэ за углемъ и 8 числа отправился въ Нагасаки, для доставленія туда нашего консула, куда и прибылъ 25-го числа.

Оставивъ Нагасакскій рейдъ 3 августа, 12-го онъ прибылъ къ мѣсту назначенія—въ Печелійскій заливъ, гдѣ и соединился съ эскадрою капитана 1 ранга Лихачева.

По распоряженію капитана 1 ранга Лихачева, корветъ «Воевода», 28 августа, снялся съ якоря подъ парусами, для слѣдованія въ наши порты, находящіеся на южномъ Манжурскомъ берегу.

30 августа пересѣкли архипелагъ Міо-Тао, вторымъ проливомъ, между островами Кои-Санъ и Хуки. 2 сентября увидѣли о-въ Квельпартъ и продолжали лавировать при N вѣтрѣ. 3 сентября вѣтеръ сталъ свѣжѣть; но 6 сентября стихъ, когда корветъ подошелъ къ архипелагу Готто. Въ этотъ день опрѣснительный аппаратъ сталъ давать соленую воду. По осмотрѣ оказалось, что нѣкоторыя трубки лопнули и крышка холодильника въ спаѣ текла. Не имѣя возможности исправить аппаратъ судовыми средствами, уменьшили расходъ воды. 7 сентября сдѣлался штормъ отъ NO. 8-го утромъ, при огромномъ волненіи, съ навѣтру вкатился въ корветъ валъ, которымъ снесло шкафутныя сѣтки, сломало выстрѣлъ и значительно повредило барказъ и четверку, стоявшіе въ рострахъ. Въ продолженіе двухъ-дневнаго шторма гротъ-стеньга треснула въ шпорѣ. 9-го вѣтеръ сталъ стихать.

По осмотрѣ бродъ-камеры, въ ней нашлось много подмоченныхъ сухарей, такъ что оставалось ихъ только на два дня, а потому, находясь въ 40 миляхъ отъ мыса Готто, за недостаткомъ сухарей и воды, спустились въ Нагасаки, разведя пары.

На ночь прекратили пары и вступили подъ паруса. 12 сентября развели пары и прибыли благополучно на Нагасакскій рейдъ.

18 сентября вышли изъ Нагасаки подъ парами; но къ вечеру прекратили пары; 19-го обогнули мысъ Готто и при свѣжемъ NO лавировали къ Корейскому проливу. 21-го прошли Корейскій проливъ и вступили въ Японское море. Во все время до бухты Посьета шли лавировкой, при ровномъ NO, часто перемѣнявшемся въ маловѣтріе между N и O.

28 сентября, находясь отъ параллели о-ва Фуругельма, въ 30 миляхъ, при совершенно стихнувшемъ вѣтрѣ, развели пары и въ тотъ же день бросили якорь въ Новгородской гавани. Простоявъ здѣсь за сильными вѣтрами отъ NW три дня, 2 октября корветъ снялся съ якоря и пошелъ подъ парами въ портъ Владивостокъ и заливъ Ольги; на пути, 3 октября заходилъ въ бухту Новикъ, гдѣ нагрузились дровами.

6 октября снялись съ якоря и пошли въ заливъ Ольги, а 8 октября бросили якорь въ Тихой Пристани. 27 октября пришелъ сюда транспортъ «Японецъ» съ провизіею. Съ него приняли морскую провизію на четыре мѣсяца и незначительное количество сухарей. Недостатокъ сухарей заставилъ корветъ идти въ Хакодате. Снявшись съ якоря 3 ноября, подъ парами, 6-го достигли благополучно Хакодате.

27 ноября корветъ отправился въ Нагасаки, куда пришелъ 5 декабря. Приведя къ окончанію всѣ изготовленія къ обратному плаванію въ Россію, корветъ 1 января 1861 г. отправился въ Шанхай, 6-го бросилъ якорь въ рѣкѣ Ян-це-Кіангѣ, а 7-го перешелъ въ рѣку Вусунгъ.

15 января 1861 года корветъ, въ составѣ отряда капитанъ-лейтенанта Майделя, отправился изъ Шанхая въ Балтику.

7.

Клиперъ „Джигитъ“.

По прибытіи въ Николаевскъ, клиперъ получилъ назначеніе состоять при Императорскомъ Россійскомъ консулѣ въ Японіи.

17 сентября 1858 года клиперъ вмѣстѣ съ пароходомъ «Америка» оставилъ Николаевскъ, для слѣдованія въ Хакодате. Малая вода на барѣ замедлила плаваніе клипера по лиману и только 23 сентября онъ прибылъ въ заливъ де-Кастри.

Чтобы запастись углемъ, клиперъ долженъ былъ отправиться въ Дуэ. 25 сентября, дувшій до того свѣжій вѣтеръ отъ W, началъ стихать, тогда клиперъ снялся съ якоря и съ разсвѣтомъ 26-го прибылъ въ Дуэ. До полдня погрузка угля шла успѣшно, но послѣ полдня, вѣтеръ, перейдя къ NW, засвѣжѣлъ и заставилъ клиперъ отойти подъ парами отъ берега. Затѣмъ клиперъ 4 сутокъ держался въ морѣ, и только 1 октября, онъ могъ снова подойти къ Сахалину.

Въ ночь съ 1 на 2 октября вѣтеръ снова засвѣжѣлъ и заставилъ клиперъ сняться съ якоря и 5 октября прибыть въ де-Кастри. 6 октября клиперъ вышелъ изъ де-Кастри, а 10-го прибылъ въ Императорскую гавань, гдѣ сдѣлавъ запасъ дровъ, 12-го снялся съ якоря. 17 октября, подходя подъ парами къ посту Св. Владиміра, увидѣли штилѣющій зафрахтованный корабль «Нахимовъ», къ казеннымъ грузомъ, который взяли на буксиръ и вошли съ нимъ въ южную бухту этого порта, гдѣ съ корабля «Нахимовъ» была выгружена провизія для корвета «Воевода».

22 октября клиперъ вышелъ изъ порта Св. Владиміра, подъ парами, имѣя на буксирѣ корабль «Нахимовъ». По выходѣ въ море, буксиръ былъ отданъ и клиперъ вступилъ подъ паруса. Попутный вѣтеръ далъ клиперу возможность 23 октября войти въ Сангарскій проливъ. Принявъ здѣсь нашего консула, находившагося на кораблѣ «Нахимовъ», клиперъ въ полдень 24-го числа прибылъ подъ парусами въ Хакодате.

Получивъ распоряженіе консула отправиться въ Шанхай съ почтою, 4 декабря клиперъ снялся съ якоря. При выходѣ изъ Сангарскаго пролива, встрѣтили сильный противный вѣтеръ отъ W. Имѣя въ помощь парусамъ машину, въ двое сутокъ выиграли только 50 миль. 1 декабря вѣтеръ перешелъ къ NW и съ этого времени плаваніе клипера сопровождалось умѣренными и тихими попутными вѣтрами.

13 декабря клиперъ прошелъ Корейскій проливъ, а 16-го вошелъ въ рѣку Ян-це-Кіангъ. Здѣсь взяли лоцмана, подъ про-

водкою котораго клиперъ коснулся мели, съ иловатымъ грунтомъ; однакожъ, съ помощію верпа и машины, сошли съ мели легко и безъ всякихъ поврежденій. 18-го клиперъ бросилъ якорь противъ Шанхая.

Выждавъ здѣсь почту изъ Европы, клиперъ 1 января 1859 г. вышелъ изъ рѣки Ян-це-Кіанга. Имѣя порученіе передать на фрегатъ «Аскольдъ» бумаги и нижнихъ чиновъ фрегатской команды, 4 января клиперъ вошелъ на рейдъ Нагасаки. Пополнивъ здѣсь запасъ угля, 9 января снялись съ якоря и 19-го прибыли на Хакодатскій рейдъ.

Во время пребыванія клипера въ Хакодате, съ 19 января по 11 марта, дурная погода и морозы, доходившіе иногда до 8°, препятствовали производить частыя ученья, а потому команду занимали больше такелажными работами.

11 марта «Джигитъ» отправился въ заливъ Св. Ольги. 15 марта, послѣ благополучно выдержаннаго шторма, клиперъ уже находился въ проливѣ ведущемъ въ Тихую Пристань, свободномъ отъ льда, гдѣ и сталъ на якорь. Принявъ морскую провизію съ корвета «Воевода», клиперъ пошелъ обратно въ Хакодате, котораго достигъ на другой день благополучно.

Съ 18 марта по 10 мая клиперъ простоялъ на Хакодатскомъ рейдѣ, а 10 мая клиперъ былъ отправленъ для осмотра бухты Ніагата, лежащей на западномъ берегу острова Нипона. Исполнивъ это порученіе (*) и имѣя предписаніе консула поспѣшить возвращеніемъ въ Хакодате, 18 мая клиперъ окончилъ описныя работы и 19-го прибылъ на Хакодатскій рейдъ.

23 августа, въ заливѣ Іеддо, клиперъ получилъ назначеніе отъ генералъ губернатора Восточной Сибири, слѣдовать въ Печелійскій заливъ къ устью р. Бейтанъ, съ депешами къ нашему посланнику въ Китаѣ, а оттуда съ отвѣтомъ, если время года дозволитъ, въ заливъ де-Кастри.

24 августа клиперъ снялся съ якоря подъ парами. Пройдя параллель о-ва Yries, получили легкій попутный вѣтеръ отъ NO, почему прекратили пары. Слѣдующіе три дня вѣтеръ дулъ съ тою же силою; къ вечеру 27-го онъ началъ отходить къ NW и

(*) См. Гидрографическія работы.

стихать, а къ полуночи перешелъ къ W и засвѣжѣлъ до степени шторма. 30-го вѣтеръ сталъ стихать, почему развели пары. При противномъ теченіи, клиперъ подвигался очень медленно и только на другой день прошли параллель острова Roche-Poncie, гдѣ получивъ легкій вѣтеръ отъ S, вступили подъ паруса. Все плаваніе отъ Вандименова пролива до Сѣдельныхъ острововъ сопровождалось тихими перемѣнными вѣтрами и только 4 сентября, придя на видъ о-ва Nordth-Saddle, вступили подъ пары и подойдя къ берегу, за темнотою, бросили якорь. На другой день, съ разсвѣтомъ, снялись съ якоря. Вусунгомъ шли подъ парами и 6 сентября бросили якорь противъ Шанхая.

Исправивъ здѣсь паруса и стоячій такелажъ, клиперъ ушелъ въ Хакодате, въ распоряженіе нашего консула.

26 марта 1860 г. прибылъ въ Хакодате начальникъ эскадры капитанъ 1 ранга Лихачевъ, и клиперъ поступилъ въ его распоряженіе (*).

27 августа былъ отправленъ изъ Печелійскаго залива для доставленія больныхъ съ эскадры въ береговой госпиталь въ Нагасаки, куда прибылъ благополучно 3 сентября. Здѣсъ приступлено было къ радикальному исправленію котловъ, которое состояло преимущественно въ томъ, чтобы сдѣлать новыя переднія рѣшетки въ обоихъ котлахъ и перемѣнить испорченные листы въ топкахъ; сверхъ того нужно было провѣрить машину, возвысить дымовую трубу и проч.

Исправивъ всѣ эти поврежденія, и окончивъ всѣ работы по корпусу и вооруженію клипера, 25 декабря отправились въ Шанхай, для соединенія съ прочими судами отряда, возвращающагося въ Россію.

Начавъ плаваніе подъ парами, 26-го числа, при ровномъ NNW, вступили подъ паруса и, пользуясь этимъ вѣтромъ, 28-го числа прибыли благополучно въ Шанхай.

Окончивъ всѣ приготовленія къ кругосвѣтному плаванію, 15 января 1861 года, клиперъ, въ составѣ отряда капитанъ-лейтенанта Майделя, отправился обратно въ Балтику.

(*) См. о плаваніи эскадры капитана 1 ранга Лихачева.

8.

Корветъ „Новикъ“.

Корветъ «Новикъ», прозимовавъ въ Николаевскѣ, началъ въ 1859 году кампанію 6 мая, подъ командою лейтенанта Копытова. 11 мая прибылъ изъ мѣста зимовки, протоки Пальво—въ Николаевскъ, и 22-го отправился въ море, для посѣщенія южныхъ гаваней. 30 мая прибылъ въ де-Кастри, откуда ходилъ въ Дуэ за углемъ, а 5 іюня окончательно оставилъ де-Кастринскій заливъ. Посѣтивъ затѣмъ гавани: св. Владиміра, св. Ольги, заливъ Усурійскій, заливъ Амурскій, гавань Посьета и портъ Гамильтона, 7 іюля отправился въ Вей-ха-вей, куда благополучно прибылъ 20 іюля и поступилъ въ составъ эскадры генералъ-губернатора Восточной Сибири.

14 іюля корветъ отправился съ прочими судами эскадры въ Іеддо, куда и прибылъ 5 августа.

Выйдя въ море подъ парами, въ тотъ же день прекратили ихъ, при тихомъ SW вѣтрѣ. Имѣя все время SW вѣтеръ, измѣнявшійся безпрестанно въ своей силѣ, 24 іюля подошли ко входу къ заливу Іеддо, гдѣ встрѣтили густой туманъ.

25-го числа, въ 6 часовъ пополудни, когда корветъ, по счисленію находился въ 4-хъ миляхъ отъ мыса Су-саки, внезапно открылся берегъ. Обстоятельство это заставило корветъ бросить якорь въ небольшой бухтѣ.

На утро 26-го числа, когда туманъ прочистился, снялись съ якоря подъ парами; при томъ же SW вѣтрѣ направились въ заливъ Іеддо и въ тотъ же день бросили якорь въ Юкагамѣ, откуда перешли 5 августа въ Іеддо.

По окончаніи переговоровъ графа Муравьева-Амурскаго, корветъ 24 августа, въ составѣ эскадры, отправился въ Хокодате, куда и пришелъ 2 сентября.

Получивъ здѣсь назначеніе слѣдовать обратно въ Балтику, 25 августа корветъ отправился въ С.-Франциско, подъ флагомъ контръ-адмирала Попова.

9.

Корветъ „Бояринъ“.

Винтовый корветъ «Бояринъ», подъ командою капитанъ лейтенанта Юнкмана, началъ кампанію 6 мая 1859 года. 18-го пришелъ изъ Пальво въ Николаевскъ, а 22-го отправился въ Дуэ за углемъ, и оттуда въ Де-Кастри, куда и прибылъ 30 мая. 2 іюня отправился снова въ Дуэ за углемъ, откуда возвратился 6-го числа, а 7-го ушелъ въ Хакодате.

26 іюня корветъ «Бояринъ», выйдя изъ залива Дондасъ (въ гавани Посьета), встрѣтилъ транспортъ «Манжуръ», съ котораго ему было передано предписаніе генералъ-губернатора идти прямо въ Вей-хай-вей; вслѣдствіе чего «Бояринъ», принявъ съ этого транспорта 2000 п. угля, отправился по назначенію.

Идя все время противъ SW муссона, корветъ 16 іюля зашелъ въ Чусанъ, для освѣженія команды. 20 іюля, съ наступившимъ NO, слѣдовалъ далѣе. На параллели порта Гамильтона выдержалъ тайфунъ, при чемъ на корветѣ повредился кливеръ, форъ-марсель и сломанъ нокъ гика. 1 августа «Бояринъ» пришелъ въ Вей-хай-вей, гдѣ прождавъ эскадру до 10 августа, отправился въ Хакодате. Подойдя къ Сангарскому проливу, 27 и 28 августа выдержалъ штормъ отъ NO, перешедшій 29-го числа къ SW; во время шторма на корветѣ изорвало гротъ-марсель. 2 сентября «Бояринъ» достигъ Хакодате.

По распоряженію генералъ-губернатора корветъ «Бояринъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Майделя, 10 сентября отправился изъ Хакодате въ обратный путь и прибылъ въ Николаевскъ 26 сентября.

Прозимовавъ въ протокѣ Пальво, 17 мая 1860 года прибылъ въ Николаевскъ. 31 мая отправился для слѣдованія въ Печели, въ составъ эскадры капитана 1 ранга Лихачева, и 11-го іюня пришелъ въ де-Кастри, становясь нѣсколько разъ на якорь въ лиманѣ за мелководіемъ.

13 іюня вышли изъ де-Кастри, подъ парами, при штилѣ. Къ

вечеру задулъ тихій StW, почему прекратили пары. Тихіе вѣтра и штили замедлили плаваніе корвета.

23 іюня, встрѣтивъ въ морѣ транспортъ «Японецъ», командиръ корвета получилъ извѣстіе, что вся эскадра капитана 1-го ранга Лихачева находится въ Шанхаѣ, почему и взяли курсъ къ островамъ Садль и 26-го числа стали на якорь въ устьѣ р. Вусунга. Отсюда корветъ, 29 іюня, отправился въ Печелійскій заливъ, а 3 іюля бросилъ якорь въ устьѣ р. Пейхо.

14 августа корветъ съ нашимъ посланникомъ въ Китаѣ отправился къ устью Пейхо, а 15-го вернулся къ эскадрѣ.

27 августа корветъ «Бояринъ» снялся съ якоря съ Печелійскаго рейда, при тихомъ вѣтрѣ отъ W, который вскорѣ перешелъ къ SO. 29-го числа, придя на видъ о-ва Міо-тао развели пары. 30-го числа, обогнувъ мысъ Шантунгъ, прекратили пары, имѣя ровный вѣтеръ отъ NO. Съ этимъ вѣтромъ 2 сентября утромъ подошли на видь острововъ Saddle; въ полдень вошли въ рѣку Ян-це-Кіангъ, а къ вечеру стали на якорь въ рѣкѣ Вусунгъ. 3 октября бросили якорь на Шанхайскомъ рейдѣ.

17 октября корветъ снялся съ якоря изъ Шанхая съ начальникомъ эскадры; но на пути въ Вусунгъ, встрѣтилъ почтовый пароходъ, почему лейтенантъ Казнаковъ былъ отправленъ обратно за почтою въ Шанхай, а корветъ сталъ на якорь въ Ян-це-Кіангѣ. 18-го утромъ густой туманъ не позволилъ идти далѣе, и въ 1 часъ пополудни при вѣтрѣ отъ NW вступили подъ паруса. 21 и 22-го лавировали при NO. Ночью 22-го вѣтръ перешелъ къ SW и засвѣжѣлъ. 23-го прибыли въ Нагасаки.

Снявшись съ якоря 1 ноября корветъ шелъ подъ парами и парусами при тихомъ вѣтрѣ отъ N. Въ 1-мъ часу установился, послѣ шквала, свѣжій вѣтеръ отъ NNW, тогда прекратили пары. 3-го числа лавировали при перемѣнныхъ вѣтрахъ, а въ полночь сдѣлался SW. Съ разсвѣтомъ 4-го обогнули о-въ Квельпаръ и продолжали плаваніе съ попутнымъ вѣтромъ до полночи 3 ноября. Въ это время вѣтеръ перешелъ къ NtW. 8-го числа, въ 24-хъ миляхъ отъ мыса Шантунгъ, развели въ помощь парусамъ пары, что̀ дало возможность до темноты обогнуть этотъ мысъ. Утромъ 9-го вѣтеръ скрѣпчалъ до степени шторма, тогда развели пары и спустились въ южный Міо-таоскій проливъ. Чтобы обогнуть

далеко-выдающуюся къ N отмель при выходѣ изъ пролива, необходимо было лечь въ крутой бейдевиндъ. Въ 4 часа прошли проливъ, а въ 6 часовъ подняли винтъ. До 8 часовъ утра 10-го числа вѣтеръ дулъ съ такою же силою; но съ этого времени волненіе нѣсколько улеглось и ходъ корвета сталъ увеличиваться. Въ полдень вѣтеръ сталъ стихать и переходить къ NW. Лавировали до 8 часовъ утра 11-го числа, при умѣренномъ вѣтрѣ отъ N, и такъ какъ до якорнаго мѣста оставалось не болѣе 40 миль, то въ помощь парусамъ, развели пары. Къ вечеру вѣтеръ засвѣжѣлъ и ходъ уменьшился до 2 узловъ, почему стали на якорь въ виду судовыхъ огней на рейдѣ.

12 ноября вѣтеръ былъ до того свѣжъ, что сниматься съ якоря было бы безполезно. 13-го вѣтеръ стихъ и корветъ подъ парами перешелъ къ клиперу «Опричникъ» и приступили къ сдачѣ на клиперъ провизіи. 14-го числа, по сдачѣ провизіи, снялись съ якоря, при маловѣтріи отъ SW, подъ парусами; въ полночь вѣтеръ сталъ переходить къ W, а къ разсвѣту сдѣлался NW и засвѣжѣлъ, такъ что корветъ подъ марселями, фокомъ и гротомъ имѣлъ до 11 узловъ ходу. Въ 1 ч. пополудни 18-го прошли Міо-Таоскіе острова и того же числа обогнули мысъ Шантунгъ, а 21-го утромъ подошли на видъ острововъ Saddle и развели пары, подъ которыми вечеромъ подошли къ рѣкѣ Ян-це-Кіангу, гдѣ и бросили якорь.

22-го снялись съ якоря подъ парами и перешли на Шанхайскій рейдъ, гдѣ и остались ожидать отправленія въ обратное плаваніе въ Балтику

15 января 1861 г., корветъ, въ составѣ отряда капитанъ-лейтенанта Майделя, отправился въ Балтику.

10.

Клиперъ „Пластунъ“.

18 мая 1858 года клиперъ «Пластунъ» поступилъ въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи, 4 іюня снялся изъ де-Кастри, а 8-го прибылъ въ Николаевскъ. 17 іюня, по исправ-

леніи котловъ, отправленъ въ Хакодате, съ курьеромъ, къ генералъ-губернатору Восточной Сибири. За тѣмъ онъ поступилъ въ составъ эскадры графа Муравьева-Амурскаго и находясь съ нею въ плаваніи, въ исходѣ августа, прибылъ въ Хакодате, а отсюда въ половинѣ октября, отправился въ заливъ Ольги и затѣмъ въ Балтику.

LI.

Клиперъ „Стрѣлокъ“.

Поступивъ 13 мая 1859 г. въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи, клиперъ «Стрѣлокъ» 4 іюня снялся изъ де-Кастри, а 8-го прибылъ на Николаевскій рейдъ, для исправленія котловъ и парусовъ.

По исправленіи поврежденій, клиперъ 5 іюня вышелъ съ Николаевскаго рейда для посѣщенія нашихъ портовъ въ Охотскомъ морѣ. 20 іюля вошелъ въ Охотское море, а 24-го прибылъ въ Аянъ, встрѣтивъ на пути перемѣнные тихіе вѣтра и штили.

30 іюля вышли изъ Аянскаго порта, а 7 августа бросили якорь въ Ижигиной губѣ, для доставленія въ Ижигу купеческаго груза и провіанта.

24 августа снялись съ якоря. 6 сентября вышли изъ Охотскаго моря 4-мъ Курильскимъ проливомъ. Въ полночь съ 13 на 14-е число дали ходъ машинѣ и около полудня 14-го бросили якорь въ Петропавловской гавани.

Выйдя изъ Петропавловской гавани 20 сентября, клиперъ прибылъ въ де-Кастри 12 октября. Причиною такого долгаго перехода были штили и противные вѣтра. Во время шторма 30 сентября вырвало на клиперѣ стоявшіе въ это время трисели и поставило клиперъ поперегъ волненія, при чемъ вкатившимся валомъ разломало вельботъ и бросило барказъ на правую сторону,

13 октября клиперъ вышелъ изъ де-Кастри, для слѣдованія въ Николаевскъ; но 15 октября показался въ лиманѣ ледъ, при

сильномъ противномъ вѣтрѣ. По неимѣнію дровъ и угля, клиперъ оставался въ лиманѣ на якорѣ цѣлыя сутки. Въ это время льдомъ протерло наружную обшивку въ носовой части до $2^1/_2$ дюймовъ. Клиперъ остановился въ 5 миляхъ отъ мыса Пронгэ, на глубинѣ 10 футъ, тогда какъ самъ сидѣлъ $12^1/_2$ футъ. При неимѣніи топлива и при увеличившихся морозахъ, клиперъ не могъ попасть въ Николаевскъ и потому остался на зимовку въ лиманѣ.

16 мая 1860 года клиперъ перешелъ съ мѣста зимовки въ Николаевскъ, гдѣ 20-го спустилъ флагъ и вымпелъ, потому что клиперъ требовалъ капитальныхъ исправленій, которыя и продолжались въ теченіи всего 1860 года.

12 мая 1861 г. клиперъ «Стрѣлокъ» прибылъ въ Николаевскъ съ мѣста зимовки, изъ протоки Пальво. 4 іюня отправился въ Дуэ и въ де-Кастри. Принявъ на Чныракѣ ссыльно-рабочихъ, назначенныхъ къ каменно-угольной ломкѣ на Сахалинѣ, 6-го числа подошли къ о-ву Хаземивъ, а 12-го въ Дуэ. Сдавъ ссыльныхъ и принявъ тамъ грузъ угля, возвратился въ де-Кастри. 20 іюня вышелъ изъ де-Кастри, имѣя на буксирѣ военную японскую шкуну «Комито-Моро», съ которою прибылъ 26 іюня въ Николаевскъ.

7 іюля вышелъ изъ Николаевска, съ командою ссыльныхъ, въ Дуэ, имѣя на буксирѣ американскій баркъ «Викарей», зафрахтованный, по распоряженію начальства, для доставленія въ гавань Ольги 15000 пуд. провіанта и другихъ матеріаловъ, и 8 іюля прибылъ въ де-Кастри.

Выйдя изъ де-Кастри 12-го, 15-го прибылъ въ Дуэ, гдѣ принявъ уголь, 20-го отправился въ Николаевскъ, куда и прибылъ 26 іюля.

24 сентября получивъ извѣстіе о назначеніи клипера въ обратное плаваніе въ Балтику, онъ вышелъ въ море и 1 октября прибылъ въ де-Кастри, откуда вышелъ 9-го въ Дуэ за углемъ и 10-го отправился изъ Дуэ въ Хакодате.

Свѣжіе противные вѣтра замедлили плаваніе клипера, такъ что онъ только 19-го числа прибылъ на Хакодатскій рейдъ.

31 октября клиперъ отправился въ Шанхай, куда и прибылъ 12 ноября. На этомъ переходѣ, 5 ноября клиперъ встрѣтилъ са-

мый свѣжій вѣтръ отъ NNW, доходившій по временамъ до степени шторма. 6 ноября вступили въ Корейскій проливъ, а 10 ноября бросили якорь у устья р. Ян-це-кіангъ, откуда 12-го перешли на Шанхайскій рейдъ.

21 ноября клиперъ вышелъ изъ Шанхая для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ, подъ парами, которые были прекращены по выходѣ въ море. Весь переходъ былъ сдѣланъ подъ парусами. Сперва сопровождали клиперъ тихіе перемѣнные вѣтра, а потомъ вѣтеръ установился отъ NO, при которомъ 28-го числа прибыли благополучно въ Гонъ-Конгъ.

1 декабря клиперъ перешелъ въ Вампоа, гдѣ и оставался для исправленія поврежденій, а, по исправленіи ихъ, 5 января 1862 года ушелъ въ Балтику.

12.

Корветъ „Рында“.

Корветъ «Рында», по прибытіи изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Хакодате, поступилъ въ составъ эскадры графа Муравьева-Амурскаго. По окончаніи же дѣйствій эскадры, онъ перешелъ въ Хакодате, откуда 10 октября 1859 года прибылъ въ де-Кастри. Принявъ здѣсь провизію и другіе припасы, для эскадры, предназначенной къ обратному плаванію въ Балтику, корветъ 9 октября, съ флигель-адъютантомъ Поповымъ, прибывшимъ на Амуръ на пароходѣ «Америка», отправился въ Хакодате, на соединеніе съ другими судами отряда.

На переходѣ до Хакодате встрѣтили въ Татарскомъ проливѣ тихіе NW со снѣгомъ, и свѣжіе SW, чрезъ что достигли Хакодате не ранѣе 19-го числа.

Отсюда 22 октября корветъ отправился въ Балтику.

13.

Корветъ „Гридень“.

По прибытіи въ Хакодате, корветъ поступилъ въ эскадру графа Муравьева-Амурскаго. По окончаніи же дѣйствій этой эскадры,

24 августа 1859 г. «Гридень» получилъ приказаніе слѣдовать въ Николаевскъ, куда и прибылъ 28 сентября.

Прозимовавъ въ Николаевскѣ, 26 мая 1860 г. корветъ началъ кампанію. По принятіи провизіи для постовъ на о-вѣ Сахалинѣ, корветъ, 14 іюня, отправился въ Дуэ, съ тѣмъ, чтобы оттуда идти въ гавань Посьета. 15-го числа корветъ сталъ на мель въ лиманѣ, но съ помощію машины и завезеннаго стопъ-анкера, сошелъ съ мели чрезъ 4 часа. 16-го числа рубили дрова, а 17-го бросили якорь въ де-Кастри. 20-го корветъ перешелъ въ Дуэ, откуда вышелъ 23-го числа. До 26 числа дули постоянно южные вѣтра, вгонявшіе корветъ въ 3 рифа. 26-го числа, когда вѣтеръ стихъ, развели пары и пошли вдоль Сахалинскаго берега къ Кусунаю. 28-го числа бросили якорь около Кусуная. 29-го числа начало разводить довольно значительное волненіе, почему корветъ снялся съ якоря подъ парами. 30-го числа снова пошли къ Кусунаю; но прибой у берега не дозволилъ послать плюпку на берегъ. 1 іюля было приступлено къ рубкѣ и погрузкѣ дровъ. 2 іюля, при свѣжѣмъ NO, снялись съ якоря и пошли къ югу, но южные вѣтра и штили замедляли плаваніе. 11-го числа, при туманѣ, вошли въ Новгородскую бухту и въ тотъ же день бросили здѣсь якорь. Отсюда перешли въ бухту Экспедиціи.

24 іюля 1860 г. корветъ вышелъ изъ гавани Посьета и слѣдовалъ вдоль берега, для отысканія лѣса, годнаго на потребности нашего поста. До залива Славянскаго не видали вовсе лѣса; на южномъ же берегу залива нарубили 315 бревенъ. 5 августа, пользуясь тихимъ вѣтромъ, благополучно доставили лѣсъ, въ плотахъ, въ гавань Посьета.

При осмотрѣ берега, 24 іюля корветъ, идя вдоль его въ разстояніи $1^1/_4$ мили, коснулся каменнаго рифа на параллели мыса Каверна, по англійской картѣ въ широтѣ 42° 45′ 15″, долготѣ 131° 20′, на $2^1/_2$ с. глубинѣ. Рифъ этотъ выдается на $1^1/_4$ мили отъ берега и тѣмъ опаснѣе, что вокругъ него глубоко. Въ гавани Посьета водолазъ осматривалъ корветъ и нашелъ подводную мѣдь въ разныхъ мѣстахъ отошедшею, а подъ фалшкилемъ совершенно отодранною, и самый фалшкиль поврежденнымъ.

4 августа корветъ отправился въ Владивостокъ и пришелъ туда на другой день. Здѣсь вся команда была употреблена на

постройку казармъ для постовой команды. Оставивъ здѣсь 23 челов. матросовъ для работъ, 11 сентября корветъ перешелъ въ гавань Посьета. 12 сентября корветъ вышелъ изъ гавани Посьета и 17-го бросилъ якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

1 октября закупивъ для поста 28 головъ скота и 800 пуд. сѣна, корветъ вышелъ въ море, а 6 октября благополучно доставилъ скотъ въ Владивостокъ. Кромѣ того доставлено 6 лошадей. Стойла для скота, сдѣланныя на палубѣ были такъ хороши, что несмотря на огромную зыбь и свѣжій вѣтеръ, не потеряно ни одного быка.

13 октября корветъ пришелъ въ Тихую гавань. Принявъ здѣсь провизію, 28 октября вышелъ изъ гавани Св. Ольги. При тихихъ южныхъ вѣтрахъ, корветъ медленно подвигался впередъ. 20-го числа, когда корветъ находился на высотѣ залива Находка, задулъ NW, который скоро засвѣжѣлъ. Порывомъ изорвало фокъ и, при поворотѣ черезъ фордевиндъ, переломился штыръ у гротоваго бейфута. 21-го дулъ крѣпкій NW. Въ этотъ день изорвало кливеръ. Съ полуночи 22-го вѣтеръ сталъ стихать и перешелъ къ SW. но вскорѣ сталъ дуть сильными порывами, которыми изорвало гротъ-марсель. Ходъ доходилъ до $11^1/_2$ узловъ, и корветъ вечеромъ 22-го вошелъ въ гавань. 27-го числа, по окончаніи шторма, продолжавшагося въ теченіи трехъ сутокъ, корветъ перешелъ въ Владивостокъ, гдѣ сталъ фертоингъ и и окончилъ кампанію.

Находясь все лѣто 1861 г. въ южныхъ гаваняхъ для содѣйствія къ устройству тамъ нашихъ постовъ, корветъ, между прочимъ, 26 апрѣля съ начальникомъ эскадры, вышелъ изъ Новгородской гавани для осмотра южныхъ портовъ. По прибытіи же 5 сентября 1861 г. въ гавань Св. Ольги, клиперъ получилъ назначеніе отправиться обратно въ Балтику, почему 12 сентября онъ ушелъ въ Шанхай, для необходимыхъ приготовленій къ предстоявшему плаванію.

Тихіе вѣтра и штили замедлили переходъ корвета до Шанхая, который сдѣланъ подъ парусами. 24 сентября, подойдя къ острову Гутславу, по причинѣ наступавшей темноты стали на якорь. На другой день продолжали плаваніе, а къ вечеру бросили якорь въ рѣкѣ Вусунгѣ, откуда 26-го числа перешли въ Шанхай.

Въ теченіи мѣсяца всѣ приготовленія къ дальнему плаванію были окончены, и 26 октября корветъ отправился въ Балтику.

14.

Клиперъ „Опричникъ“.

Клиперъ «Опричникъ», отправленный изъ Нагасаки 11 іюня 1859 года въ де-Кастри, 22 іюня подошелъ къ гавани св. Ольги. Но съ этого дня начались безпрерывные туманы, часто сопровождавшіеся крѣпкими вѣтрами отъ NO и N. Продержавшись у берега до 2 іюля и не видя перемѣны погоды,—при крѣпкомъ вѣтрѣ отъ S и туманѣ, спустились наконецъ въ Татарскій проливъ и 10 іюля прибыли въ де-Кастри. 16 іюля снялись съ якоря, а 21-го бросили якорь на Николаевскомъ рейдѣ, гдѣ необходимо было сдѣлать исправленія въ лѣвомъ котлѣ.

По исправленіи поврежденій, клиперъ принялъ почту на эскадру и 27 августа вышелъ изъ Николаевска. 31 августа прибылъ въ де-Кастри. 3 сентября отправился въ Императорскую гавань, при крѣпкомъ WNW.

Вечеромъ 4 сентября вѣтеръ, дувшій отъ NW, сталъ свѣжѣть и въ ночь на 5-е число дошелъ до степени шторма, который продолжался до 4-хъ часовъ пополудни.

7 сентября, вѣтеръ, дувшій до этого весьма непостоянно, задулъ отъ SO и началъ свѣжѣть. Клиперъ лежалъ лѣвымъ галсомъ къ SW. За тѣмъ вѣтеръ постепенно сталъ переходить къ W, не измѣняясь въ своей силѣ. Увѣрившись тогда, что клиперъ находится въ правомъ полукругѣ тайфуна, поворотили черезъ фордевиндъ на правый галсъ. Во время этого тайфуна сломало волненіемъ бомъ-углетарь, треснулъ углетарь и изорвало фокъ-стаксель. Клиперъ безпрестанно черпалъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ. 8-го числа лопнули: фока-штагъ, шкентель грота-штага, 3 стеньровые путенсъ-ванты на правой сторонѣ и изорвало гротъ-трисель.

Послѣ тайфуна, 11 и 12 сентября былъ мертвый штиль. За тѣмъ до 16 сентября дулъ крѣпкій SO. 16 сентября этотъ

вѣтеръ перешелъ къ W и съ нимъ клиперъ вошелъ въ Сангарскій проливъ, гдѣ разведя пары, 17-го благополучно пришелъ въ Хакодате.

По распоряженію генералъ-губернатора Восточной Сибири, капитанъ-лейтенантъ Федоровскій сдалъ командованіе клипером лейтенанту Бакалягину, а самъ принялъ корветъ «Новикъ».

22 сентября клиперъ «Опричникъ» вышелъ изъ Хакодате, для слѣдованія въ Николаевскъ. 23-го прекратили пары, вступивъ подъ паруса. Съ полночи 28-го задулъ крѣпкій SSW съ порывами, 29-го вѣтеръ значительно стихъ, оставивъ огромную зыбь. Въ $^{3}/_{4}$8-го часа утра вахтенный начальникъ мичманъ Тизенгаузенъ, стоя на рубкѣ, стремительною качкою былъ сброшенъ за бортъ и утонулъ. Несчастіе это случилось на параллели мыса Лессепса. Въ ночь 30 сентября клиперъ выдержалъ 8-ми часовой штормъ отъ NNW. Въ 4 часа утра, при поворотѣ, изорвало форъ-стеньги-стаксель. 2 октября клиперъ вступилъ въ Амурскій лиманъ, а 5-го бросилъ якорь на Николаевскомъ рейдѣ.

Прозимовавъ въ Николаевскѣ, клиперъ въ 1860 году началъ кампанію 26 мая; а 8 іюня отправился въ заливъ Печели, въ составъ эскадры капитана 1 ранга Лихачева.

16 іюня клиперъ сталъ на якорь въ заливѣ де-Кастри и 17-го грузился дровами. 18-го снялся съ якоря подъ парами, при свѣжемъ N вѣтрѣ съ зыбью. По причинѣ дурнаго качества дровъ, не могли нагонять пару и потому скоро стали на якорь. 20-го клиперъ снялся съ якоря и пошелъ въ Дуэ, гдѣ принявъ уголь, 22-го числа вышелъ въ Татарскій проливъ и 23-го прекратилъ пары, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ StO.

Съ 25 іюня по 3 іюля клиперъ находился въ Татарскомъ проливѣ; вѣтеръ былъ постоянно противный, при густомъ туманѣ, почему большую часть времени прошли подъ парами. 8 іюля, будучи на параллели S оконечности о-ва Матсмая и имѣя угля только на 24 часа, принуждены были зайти въ Хакодате; 9-го числа вечеромъ вошли въ Сангарскій проливъ. 10 іюля, за темнотою, стали на якорь за мысомъ Тсіуко, а утромъ 11-го прибыли на Хакодатскій рейдъ.

Принявъ уголь, 12 іюля клиперъ вышелъ подъ парами въ Японское море. 13 іюля прекратили пары, при тихомъ брамсельномъ

NW. 19 іюля прошли о-ва Менелай и Оливуцу къ SO въ 8 миляхъ. 20 іюля утромъ вѣтеръ засвѣжѣлъ и скоро дошелъ до степени шторма. Въ полдень вѣтеръ перешелъ къ SSW, а черезъ два часа сталъ стихать, но къ вечеру опять дошелъ до силы шторма. 22-го вѣтеръ стихъ. 25-го встрѣтили новый штормъ отъ SSW. 26-го вѣтеръ стихъ. 29-го вступили подъ пары, при маловѣтріи между N и W. 30 іюля вступили въ Корейской проливъ, а къ вечеру прекратили пары, при тихомъ вѣтрѣ отъ NNW.

3 августа находились отъ о-ва Квельпара въ 5 миляхъ. Въ это время вѣтеръ былъ свѣжій отъ SO, съ порывами. Къ вечеру вѣтеръ зашелъ къ SSW и превратился въ штормъ. Въ ночь на 4 августа порывы вѣтра доходили до степени урагана. Утромъ вѣтеръ сталъ стихать. Вечеромъ 6 августа обогнули мысъ Шантунгъ и взяли курсъ въ Печелійскій заливъ. 9 августа вступили подъ пары, а вечеромъ бросили якорь на Печелійскомъ рейдѣ, гдѣ клиперъ поступилъ въ составъ эскадры капитана 1 ранга Лихачева.

13 ноября прибылъ на рейдъ корветъ «Бояринъ». Принявъ съ него провизію и снабдивъ ею клиперъ «Разбойникъ», «Опричникъ» 21 ноября снялся съ якоря и, при ровномъ брамсельномъ SW вѣтрѣ, пошелъ въ Шанхай.

23 ноября замѣчена была на клиперѣ течь. При осмотрѣ всего трюма, она обнаружилась въ дейдвудной подушкѣ, въ верхнемъ ея соединеніи, и въ подводной части, въ первомъ пазу отъ шпунтоваго паза, въ ядерномъ ящикѣ. Воды прибывало на качкѣ $2^1/_2$ дюйм., а на якорѣ до 2 дюймовъ.

Передъ входомъ въ Шанхай, 27 ноября клиперъ потерялъ три дня, потому что подвергся теченію, въ продолженіе ночи, къ О-ту на 41 милю.

1 декабря, въ 4 часа пополудни, клиперъ сталъ на якорь противъ Вусунга, а 3 декабря перешелъ къ Шанхаю, гдѣ и сталъ фортоингъ.

По освидѣтельствованіи особою коммисіею этой течи, найдено, что, для болѣе подробнаго осмотра, необходимо отправить клиперъ въ Нагасаки.

11 января 1861 г. клиперъ отправился въ Нагасаки подъ парами. На меридіанѣ острова North-Saddle, получивъ тихій NW,

вступилъ подъ паруса и прекратилъ пары. 12-го числа утромъ вѣтеръ перешелъ къ NO. Съ 13-го по 16-е число стояла сырая и мрачная погода. 16-го числа утромъ получили свѣжій NW. Съ этимъ вѣтромъ клиперъ къ вечеру подошелъ на 20 миль къ о-ву Готто, гдѣ вѣтеръ вдругъ стихъ и перешелъ къ O, тогда развели пары. 17 января, пользуясь установившимся попутнымъ SW, прекратили пары; но къ полдню вѣтеръ сталъ стихать и вскорѣ сдѣлалось маловѣтріе. Поднявъ пары и закрѣпивъ паруса, продолжали идти подъ парами. Отъ острова Иво-Сима до якорнаго мѣста, при пасмурности, шли малымъ ходомъ, а вечеромъ положили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ. Течь была по 7 дюйм. въ сутки, на волненіи же доходила до 1 д. въ часъ.

По прибытіи въ Нагасаки, немедленно приступили къ выгрузкѣ трюма. Бизань-мачту и винтъ сняли съ клипера на фрегатъ «Свѣтлана». Во время сгрузки на берегъ всѣхъ тяжестей былъ произведенъ промѣръ всѣхъ бухтъ отъ о-ва Паненберга до внутренности Нагасакскаго залива, для выбора наиудобнѣйшаго мѣста при постановкѣ клипера на мель. Выгоднѣйшимъ мѣстомъ для этого оказалась небольшая бухта, близъ пристани англійскаго консула. Вечеромъ 29-го подтянулись къ этому мѣсту и стали фертоингъ. Утромъ 30-го подтянулись къ берегу завезенными за деревья швартовами, травя канаты якорей; потомъ пригнали подставы. Когда вода убыла, подъ кормою осталось 3 фута воды, а киль ушелъ въ илъ на 9 дюймовъ.

Проконопативъ подводную часть и исправивъ мѣдную обшивку, 4 февраля снялись съ фертоинга; подтянулись къ фрегату «Свѣтлана» и поставили на мѣсто руль, бизань-мачту и винтъ, приступивъ къ вооруженію клипера.

Выйдя изъ Нагасаки 28 февраля подъ парами, отправились въ Іеддо, имѣя на клиперѣ двухъ японскихъ лоцмановъ, для указанія шхеръ Суванадскаго моря. Пройдя Хирадскій проливъ, легли на западную оконечность о-ва Мадары, пройдя которую, прекратили пары и вступили подъ паруса. Всю ночь лежали подъ парусами, при умѣренномъ вѣтрѣ, безпрестанно бросая дипъ-лотъ. Утромъ 1 марта зашедшій вѣтеръ принудилъ развести пары. Въ проливѣ Симоносеки, отъ сѣверной части о-ва Кіу-зіу

простирается песчаная банка къ N, а потому въ этомъ мѣстѣ должно держаться лѣваго берега.

Не доходя до города Симоносеки, въ правой рукѣ, находится замѣчательный камень, на которомъ устроенъ столбъ съ треугольною крышею. При входѣ въ проливъ клиперъ встрѣтилъ весьма сильное спорное теченіе. Пройдя этотъ камень можно держаться прямо на строеніе города Симоносеки. Въ $4^1/_2$ часа клиперъ бросилъ якорь на Симоносекскомъ рейдѣ, въ 4 кабельтовыхъ отъ города.

Принявъ здѣсь 1023 пуда дурнаго качества угля по 8 р. 60 к. за тонну, клиперъ 3 матра снялся съ якоря подъ парами и направился къ выходу въ Суванадское море. До острова Гимесима глубина отъ 17 до 25 саженъ. Островъ этотъ открывается за 20 миль. За нимъ встрѣчаются небольшіе, но весьма высокіе и приглубые острова. Изъ нихъ замѣчателенъ о-въ Хегури. Онъ очень холмистъ, весьма заселенъ и отъ западной оконечности его простирается на $2^1/_2$ мили каменный рифъ. Пройдя средній его мысъ къ NW, въ 9 миляхъ, есть бухта на южной оконечности о-ва Каменосеки, гдѣ клиперъ и сталъ на якорь. Бухта эта закрыта отъ OtN черезъ N и W до SO.

4 марта снялись съ якоря и продолжали плаваніе подъ парами, но вскорѣ клиперъ вошелъ въ сплошной архипелагъ. Берега Нипона весьма холмисты, заселены и почва обработана. Къ вечеру подошли къ бухтѣ Тамо, на о-вѣ Нипонѣ, гдѣ и стали на якорь на глубинѣ 3 саженъ. Бухта эта закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ.

5 марта снялись съ якоря, подъ парами, и въ началѣ 6-го часа стали на якорь въ бухтѣ Сускезаомура на NW сторонѣ о-ва Авадзи. 6-го числа снялись съ якоря. Въ исходѣ 11 часа подошли на видъ берега около порта Оосака, гдѣ остановили машину, чтобы осмотрѣть окрестности. Входъ въ рѣку огражденъ сваями.

Осмотрѣвъ берегъ, взяли курсъ на O, къ проливу острова Авадзи на сѣверо-восточной сторонѣ котораго стали на якорь, въ бухтѣ закрытой отъ NNO чрезъ W до SSO.

7 марта продолжали плаваніе подъ парами къ выходу въ Тихій океанъ, а чрезъ часъ, получивъ вѣтеръ отъ NO, прекратили пары и вступили подъ паруса.

Въ полночь 8 марта прошли траверзъ о-ва Оосима въ 18 миляхъ

и взяли курсъ NOtN. При засвѣжѣвшемъ скоро вѣтрѣ отъ WNW, пришли на разсвѣтѣ 9-го къ мысу Идзи. Къ вечеру 9-го вѣтеръ зашелъ къ NO четверти, такъ что до входа въ проливъ Урага, клиперъ шелъ лавировкою. Ночью 10-го пришли на видъ мыса Сагами и продержались до разсвѣта подъ парусами. На разсвѣтѣ 11-го развели пары и стали держать въ проливъ Урага, при свѣжемъ N; въ 4 часа клиперъ сталъ на якорь въ заливѣ Іеддо, на глубинѣ 3 $^1/_4$ саженъ.

По прекращеніи паровъ, оказалась въ рѣшеткѣ праваго котла новая небольшая трещина и течь многими дымогарными трубками. По этимъ причинамъ клиперъ былъ оставленъ въ Іеддо, вмѣсто клипера «Наѣздникъ», въ распоряженіи нашего консула.

Въ августѣ мѣсяцѣ клиперъ прибылъ въ Новгородскую гавань, гдѣ получилъ отъ начальника эскадры назначеніе слѣдовать къ о-ву Тсу-сима. По прибытіи къ этому острову, 23 августа 1861 года снялся съ якоря и 24-го пришелъ въ бухту Кацмотура, на о-вѣ Ики, гдѣ и сталъ на якорь. Вскорѣ перешли въ бухту Гоногура; но, по неудобству этой послѣдней бухты къ якорной стоянкѣ, перешли снова въ бухту Кацмотура, гдѣ произвели опись. 25-го снялись съ якоря, для осмотра острововъ, и стали на якорь въ бухтѣ Кози. Къ вечеру перешли въ бухту Гоноура, гдѣ и стали на якорь. Здѣсь 26-го выдержали, на якорѣ, подъ парами, штормъ отъ SW. Къ вечеру 27-го вѣтеръ сталъ стихать. 28-го снялись съ якоря и отправились подъ парами къ О-ой оконечности о-ва Ики, а отсюда обратно къ о-ву Тсу-сима. На разсвѣтѣ 29-го вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ NO и клиперъ лавировалъ. Утромъ 30-го бросили якорь у деревни Оосаки.

Здѣсь клиперъ остался на станціи, вмѣсто корвета «Посадникъ», который 7 сентября отправился въ Хакодате, къ начальнику эскадры.

16 сентября клиперъ, по прибытіи корвета «Посадникъ», снялся съ якоря и отправился въ Хакодате, а оттуда въ Шанхай. Здѣсь клиперъ получилъ назначеніе отправиться въ Кронштадтъ, почему и вышелъ въ море 31 октября 1861 года.

15.

Корветъ „Посадникъ“.

Корветъ «Посадникъ» съ 29 іюня по 3 ноября 1860 года находился въ Нагасаки, для исправленія котловъ. Съ разсвѣтомъ 3 ноября снялись съ якоря при маловѣтріи отъ N. Въ полдень, подойдя къ Папенбергу, совершенно заштилѣли и потому на наружномъ рейдѣ бросили якорь. Въ полночь задулъ NO, при которомъ снялись съ якоря. 4-го числа, на половинѣ пути до Готто, снова заштилѣли. Проштилѣвавъ всю ночь, утромъ 5-го числа получили SO, который къ утру 6-го провелъ корветъ до долготы 127°; но тутъ вѣтеръ сталъ заходить и, установясь отъ NW, засвѣжѣлъ. 7-го числа вѣтеръ стихъ. При закатѣ солнца увидѣли о-въ North Saddle, а ночью стали на якорь, за совершенною темнотою. 8-го числа подъ парами пошли въ рѣку и, не доходя 2 миль до Вусунга, стали на ночь на якорь. 10-го числа корветъ прибылъ въ Шанхай.

Принявъ здѣсь провизію на 4 мѣсяца и шхиперскихъ матеріаловъ на 6 мѣсяцевъ, корветъ 13 ноября снялся съ якоря подъ парусами и до 17-го имѣлъ противные вѣтры; потомъ до 21-го числа маловѣтріе и тихіе вѣтра. 21-го получили свѣжій южный вѣтеръ, съ которымъ на разсвѣтѣ 22-го пришли на видъ мыса Шантунга. Группу острововъ Міо-Тао прошли ночью съ 23 на 24 ноября, при штилѣ, подъ парами, а утромъ 26-го прибыли къ устью р. Пейхо, гдѣ и бросили якорь.

Сдавъ на клиперъ «Разбойникъ» деньги и разные матеріалы, 30 ноября корветъ снялся съ якоря, для слѣдованія въ Шанхай. Выйдя съ рейда подъ парусами, при умѣренномъ W вѣтрѣ, на корветѣ не разводили паровъ до острововъ Saddle, на видъ которыхъ пришли 8 декабря. Скрѣпчавшій за тѣмъ вѣтеръ, принудилъ спуститься въ бухту на о-вѣ East Saddle, гдѣ и стали на якорь. Простоявъ здѣсь до разсвѣта 10 декабря, при стихнувшемъ вѣтрѣ снялись съ якоря подъ парами, а въ 10 часовъ вечера того же числа положили якорь на меридіанѣ о-ва Гутславъ. На

другой день снялись съ якоря подъ парами и 12-го числа пришли въ Шанхай.

4 января 1861 года корветъ снялся съ якоря съ Шанхайскаго рейда и отправился въ Нагасаки. До 9-го числа вѣтеръ постоянно дулъ изъ NO четверти. 9-го числа сдѣлался ровный N и потомъ NNW. На разсвѣтѣ увидѣли мысъ Готто, а къ вечеру подошли къ мысу Номо, около котораго продержались до разсвѣта, и 11-го положили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

Здѣсь вытянули стоячій такелажъ, починили паруса и приняли уголь. 2 февраля корветъ оставилъ Нагасаки, для слѣдованія въ Хакодате. 3-го числа прошли Хирадскій проливъ, а 10-го въ полдень достигли Хакодате, имѣя на этомъ переходѣ постоянно крѣпкіе вѣтра, при 6° мороза.

21 февраля корветъ снялся съ якоря, сдѣлавъ здѣсь запасъ провизіи на 4 мѣсяца. Въ тотъ же день подъ парами вышли изъ Сангарскаго пролива. Въ 8 часовъ вечера получили ровный NO и тогда вступили подъ паруса. По 23-го числа вѣтеръ перешелъ къ W и сопровождалъ корветъ до о-ва Тсу-сима, который увидѣли 28 февраля, а 1 марта благополучно положили якорь на большомъ рейдѣ этого острова, близъ деревни Оосаки.

Здѣсь корветъ находился для описи по 7 сентября 1861 года, переходя нѣсколько разъ, для описныхъ работъ, въ другія бухты острова.

Обиліе лѣса на островѣ дало возможность выбрать хорошее дерево для фокъ-мачты, которая наканунѣ прибытія на Тсу-симскій рейдъ оказалась поврежденною.

18 мая прибылъ въ Оосаки корветъ «Калевала», который, по сдачѣ на «Посадникъ» провизіи, ушелъ въ море.

7 сентября корветъ отправился отъ о-ва Тсу-сима въ Хакодате, къ начальнику эскадры, для представленія отчета по своимъ гидрографическимъ работамъ.

Выйдя въ море, при штилѣ, подъ парами, и получивъ затѣмъ тихій N вѣтеръ, черезъ два часа прекратили пары. Сѣверовосточные вѣтры сопровождали корветъ до самаго Хакодате, куда прибыли 14 сентября.

Прозимовавъ въ Хакодате, корветъ «Посадникъ» 1 мая 1862 г.

получилъ отъ контръ-адмирала Попова распоряженіе доставлять изъ Шанхая въ Хакодате почту.

По выходѣ 17 мая изъ Хакодате корветъ получилъ свѣжій О-й вѣтеръ, а къ вечеру 18-го отбѣжалъ на 180 миль отъ Хакодате. За тѣмъ послѣ непродолжительнаго штиля вѣтеръ перешелъ къ SW, а къ утру другаго дня засвѣжѣлъ. Лавировали до вечера 21-го, когда совершенно заштилѣло. До утра 22-го шли подъ парами, потомъ получили NO, при которомъ 25-го бросили якорь на Фусанскомъ рейдѣ (что на S берегу Корейскаго полуострова).

Въ тотъ же день, сдѣлавъ запасъ провизіи, снялись съ якоря при свѣжемъ NO, дувшемъ весь этотъ день. Восточные вѣтра, по временамъ стихая до штиля, принуждали два раза вступать подъ пары. 30-го увидѣли о-въ Садль, вечеромъ стали на якорь въ Вусунгѣ, а 31 мая перешли въ Шанхай.

Выждавъ здѣсь прибытія европейской почты, 5 іюля корветъ вышелъ въ море и 8 іюля прибылъ въ Нагасаки. 30 іюля перешли въ бухту Каваціа, гдѣ опредѣлили широту входнаго мыса и сдѣлали опись и промѣръ самой бухты.

31 іюля, для продолженія морской описи, ушли въ Корейскій проливъ и къ о-ву Тсу-сима, а 7 августа возвратились въ Нагасаки.

28 августа корветъ отправился въ Шанхай, куда и прибылъ 2 сентября.

7 сентября снова снялись съ якоря, а 16-го бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ, доставивъ туда почту изъ Шанхая.

10 октября корветъ вышелъ въ море и отправился къ р. Янце-Кіангу, куда пришли 12 октября, а 13-го перешли въ р. Вусунгъ.

19 октября корветъ вышелъ въ Китайское море и 22 октября бросилъ якорь на Гонь-Конгскомъ рейдѣ, гдѣ простоялъ до 20 ноября. Выйдя въ этотъ день въ море, 25-го прибылъ на Манильскій рейдъ.

4 декабря оставили Манилу и отправились въ Сингапуръ, куда и прибыли 12 декабря.

Отсюда корветъ 10 января 1863 г. отправился въ Кронштадтъ.

16.

Клиперъ „Наѣздникъ“.

По прибытіи 16 іюня 1860 г. въ Шанхай, клиперъ былъ оставленъ здѣсь начальникомъ эскадры на станціи, до прихода почты изъ Европы. Дождавшись почты, 2 іюля клиперъ вышелъ въ море, для слѣдованія въ Печелійскій заливъ.

По выходѣ въ море, прекратили пары, при ровномъ S вѣтрѣ, который переходя иногда къ SW и SO, довелъ клиперъ къ 10 іюля до Печелійскаго залива, гдѣ пропштилѣвалъ полдня; 11-го бросили якорь въ этомъ заливѣ.

Снявшись съ якоря 11 августа, при легкомъ NW и пройдя съ нимъ 20 миль, заштилѣли. Проштилѣвавъ 6 часовъ, получили легкій NO. 13-го снова заштилѣли, почему развели пары и, отойдя отъ острововъ Kaos-Shau и Houki на 20 миль, вступили подъ паруса. Вѣтеръ отъ NO началъ свѣжѣть и клиперъ стало прижимать къ берегу, почему снова развели пары, подъ которыми шли до 7 часовъ вечера 14-го на O. 15-го миновали мысъ Шантунгъ. Тутъ вѣтеръ началъ сильно крѣпчать, и переходя отъ NO къ NW, дошелъ до степени жесточайшаго шторма. 17-го открылся островъ Готто; подходя къ нему развели пары. Но не успѣвъ къ ночи попасть въ Нагасаки, прекратили пары и вернулись къ мысу Номо, гдѣ и продержались ночь, а на другой день 18 августа бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

Поврежденія въ машинѣ заставили клиперъ пробыть здѣсь до 2 ноября. Выйдя въ этотъ день изъ Нагасаки, съ начальникомъ эскадры, 3-го прошли Хирадскимъ проливомъ въ Корейскій проливъ, гдѣ прекратили пары и, слѣдуя вдоль Корейскаго берега, къ утру 11-го числа, были на высотѣ входа въ заливъ Посьета; но крѣпкій NW вѣтеръ не позволилъ войти въ него, почему и стали на якорь за мысомъ Гамова. 12-го снялись съ якоря и въ тотъ же день прибыли въ Новгородскую гавань. 13-го вышли опять въ море и 16-го прибыли въ заливъ Св. Ольги. 17-го сня-

лись съ якоря и подойдя, вечеромъ 20 ноября, ко входу въ Сангарскій проливъ, 21-го прибыли въ Хакодате.

26 ноября вышли изъ Хакодате; но получивъ ночью свѣжій противный вѣтеръ и имѣя сильное теченіе къ О, не могли выйти изъ Сангарскаго пролива, и 27-го стали на якорь за мысомъ Сангаръ. Вечеромъ снялись съ якоря. 4 декабря, подойдя къ Хирадскому проливу, развели пары и въ 6 часовъ пополудни того же дня прибыли въ Нагасаки.

8 декабря, съ разсвѣтомъ, вышли изъ Нагасаки; 12-го вечеромъ бросили якорь въ Ян-це-Кіангѣ, а 13-го утромъ перешли въ Шанхай.

22 января 1861 года начальникъ эскадры вышелъ на «Наѣзднике» изъ Шанхая въ море. На высотѣ Сѣдельныхъ острововъ подняли винтъ и начали лавировать. Свѣжій противный вѣтеръ изъ NO четверти продолжался до 25-го числа, когда онъ отошелъ къ SO и позволилъ идти настоящимъ румбомъ. Ночью 25-го вѣтеръ стихъ и послѣ нѣсколькихъ порывовъ, установился отъ W. 26-го клиперъ шелъ по 8 и 10 узловъ, но съ наступленіемъ темноты, ходъ былъ уменьшенъ до 5 узловъ. Въ 12 часовъ темной ночи увидѣли передъ носомъ берегъ, который по неопредѣленности положенія клипера былъ принятъ за островъ Ослиныя Уши и курсъ былъ измѣненъ къ NO, т. е. ко входу въ Нагасаки. Но въ исходѣ 4 часа вновь увидѣли берегъ съ обѣихъ сторонъ и впереди. Оставалось поворотить и идти назадъ, что и исполнено. Разсвѣтъ показалъ, что клиперъ находился у NW оконечности острова Готто. Пройдя проливомъ, раздѣляющимъ острова Готто, въ 4 часа клиперъ прибылъ въ Нагасаки.

13 февраля клиперъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Хакодате. Не успѣвъ засвѣтло пройти Хирадскимъ проливомъ, вечеромъ стали на якорь за островомъ Хирадо. На другой день снялись съ якоря при тихомъ NO, который не покидалъ клиперъ во весь переходъ. 17-го, ровнымъ SO, пробѣжали до 100 миль, а потомъ задулъ тотъ же NO и только 22-го числа, когда находились въ 140 миляхъ отъ мыса Надежда, получили NW; къ 23-му прибыли на Хакодатскій рейдъ.

Пополнивъ запасъ провизіи, 28-го числа приняли нашего консула и снялись съ якоря для слѣдованія въ Іеддо. Дулъ довольно

свѣжій NW, почему вступили подъ паруса. Но въ 3 часа вѣтеръ сталъ стихать и клиперъ прижимало къ берегу, почему къ вечеру вступили подъ пары, съ помощію которыхъ 5 марта дошли до мыса Сагами, гдѣ стали на якорь. На другой день перешли на Юкагамскій рейдъ, и 8 марта прибыли въ Іеддо.

14 марта на «Наѣздникѣ» былъ поднятъ брейдъ-вымпель начальника эскадры, и клиперъ 15-го перешелъ для нагрузки углемъ, въ Канагаву, а 16-го вышелъ въ море и 2 апрѣля прибылъ въ Шанхай. Изъ Канагавы вышелъ подъ парами, которые были прекращены вечеромъ того же числа на высотѣ порта Симоды. На другой день имѣли свѣжій N, который въ ночь на 19-е перешелъ къ NO и стихъ. Къ утру, у входа въ проливъ Бунго, вѣтеръ скрѣпчалъ, такъ что отыскивать входъ въ проливъ было рѣшительно невозможно, а потому продолжали лежать, какъ и въ продолженіе ночи, подъ зарифленными триселями. 22-го вѣтеръ перешелъ къ NW и N, и дошелъ до степени шторма.

Этотъ штормъ замѣчателенъ тѣмъ, что фрегатъ «Свѣтлана», вышедшій изъ Нагасаки 19 марта, имѣлъ почти тѣ же обстоятельства; но у него перемѣна вѣтра отъ O къ W и послѣ того къ N случились 17 числа, ранѣе нежели на клиперѣ. 23-го подошли къ мысу Тоза, который составляетъ SW оконечность о-ва Сикока. 25-го, по случаю штиля, развели пары и на ночь стали на якорь. 25-го прибыли на рейдъ Симоносеки. 26 го снялись съ якоря и вышли въ Японское море. Въ 11 часовъ утра прошли S оконечность острова Тсу-сима, а въ 4 часа бросили якорь въ обширномъ и великолѣпномъ заливѣ, лежащемъ на W сторонѣ этого острова. Здѣсь нашли корветъ «Посадникъ».

24-го снялись съ якоря и имѣя легкіе вѣтра, 1 апрѣля 1861 г. вошли въ рѣку Ян-це-Кіангъ, а 2-го перешли въ Шанхай.

12 апрѣля клиперъ отправился въ южныя гавани для описныхъ работъ и 14 апрѣля бросилъ якорь въ бухтѣ о ва Тсу-сима. 18 апрѣля, при тихомъ O вѣтрѣ, вышли въ море и, сопровождаемые тихими попутными вѣтрами, 22-го прибыли въ Новгородскую гавань.

Корпуса штурмановъ подпоручикъ Григорьевъ, получивъ отъ капитана 1 ранга Лихачева приказаніе произвести краткую опись рѣки Тумень-ула, былъ отправленъ 16 мая 1861 года на кли-

перѣ «Наѣздникъ» изъ Новгородской гавани къ мѣсту назначения. 17-го мая клиперъ прибылъ въ бухту Сесуро и приступилъ къ описнымъ работамъ.

За тѣмъ клиперъ большую часть лѣта простоялъ въ Новгородской гавани, посѣщая изрѣдка окрестности гавани и производя на шлюпкахъ описныя работы.

Августа 3-го клиперъ вышелъ изъ Новгородской гавани, для слѣдованія въ Печелійскій заливъ. Тихіе вѣтра и безпрестанные штили замедляли плаваніе клипера, такъ что онъ только 24 августа бросилъ якорь въ Печелійскомъ заливѣ.

8-го сентября клиперъ вышелъ въ море, подъ парусами, при тихомъ SO вѣтрѣ, а 15 сентября бросилъ якорь въ р. Вусунгѣ.

Въ половинѣ октября 1861 года клиперъ «Наѣздникъ» получилъ назначеніе идти изъ Шанхая въ Хакодате, зайти въ портъ Владивостокъ, для принятія выздоровѣвшихъ больныхъ, и въ заливъ Св. Ольги, гдѣ принять сколь можно болѣе муки, для отвоза въ Хакодате, для корвета «Посадникъ» и клипера «Разбойникъ».

20 октября «Наѣздникъ» вышелъ изъ Шанхая. Первые дни плаванія сопровождались весьма свѣжими вѣтрами между N и O, съ неправильнымъ волненіемъ и дождемъ.

26-го числа вѣтръ немного стихъ и перешелъ чрезъ N къ W и повременамъ дулъ съ большою силою. 29-го къ ночи сдѣлалось тише, и 30-го находясь на параллели о-ва Дажелетъ, заштилѣли. Къ вечеру сдѣлался SO, которымъ пробѣжали 72 мили, а 31-го стало снова стихать, почему вступили подъ пары и, при помощи ихъ, 1 ноября прибыли въ портъ Владивостокъ.

Пополнивъ всѣ запасы и принявъ выздоровѣвшихъ больныхъ, 2 ноября клиперъ вышелъ изъ порта подъ парами и, пройдя Босфоръ - Восточный проливъ, вступили подъ паруса. До 4 ноября имѣли постоянно свѣжіе вѣтра между SO и NO, а съ 4-го на 5-е число мертвый штиль, почему вечеромъ 5 числа развели пары, а 6-го пришли въ заливъ Св. Ольги.

8 ноября, окончивъ погрузку муки и другихъ вещей, снялись съ якоря при NW вѣтрѣ и, черезъ 34 часа благополучнаго плаванія, 9-го бросили якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

Прозимовавъ въ Хакодате, клиперъ 9 іюня 1862 г. вышелъ въ море для слѣдованія въ южныя гавани, на буксирѣ у клипера

«Абрекъ», и на другой день былъ брошенъ имъ при тихомъ NO. При засвѣжѣвшемъ скоро вѣтрѣ, клиперъ взялъ курсъ къ заливу Св. Ольги и 13-го прибылъ въ этотъ заливъ. Вечеромъ того же числа пошли въ Владивостокъ, куда прибыли 15-го. Въ продолженіе перехода имѣли W вѣтра или штиль, почему 31 часъ пробыли подъ парами. 18-го перешли въ гавань Посьета. 19-го, погрузивъ 20 быковъ, снялись съ якоря, для слѣдованія въ заливъ Св. Ольги. Штили заставляли большею частію идти подъ парами, почему три раза подходили къ берегу за дровами. 24-го прибыли въ заливъ Св. Ольги. На другой день пошли обратно въ Хакодате. По выходѣ въ море получили SW, почему прекратили пары. Къ полудню 26-го начало стихать и вскорѣ вовсе заштилѣли, въ 100 миляхъ отъ Хакодате, почему развели пары и 27-го бросили якорь на этомъ рейдѣ.

До 1 іюля 1862 г. «Паѣздникъ» находился въ Хакодате въ распоряженіи нашего консула. Получивъ здѣсь назначеніе доставить въ Владивостокъ депутатовъ отъ американскихъ чеховъ, прибывшихъ изъ Николаевска на лодкѣ «Моржъ», клиперъ оставилъ Хакодате 22 іюля и прибылъ обратно въ этотъ портъ 5 августа, гдѣ засталъ начальника эскадры, который послалъ клиперъ въ Нагасаки, съ тѣмъ, чтобы ожидать тамъ почты изъ Шанхая около половины октября, которую доставятъ на корветѣ «Посадникъ».

Клиперъ вышелъ изъ Хакодате 10 августа и прибылъ благополучно въ Нагасаки 20-го числа.

Здѣсь клиперъ простоялъ до 14 октября, а въ этотъ день вышелъ въ море, для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ. Благопріятные NW и NO вѣтры сопровождали клиперъ во весь переходъ, который сдѣлали въ 5 сутокъ, и 19-го бросили якорь на Гонъ-Конгскомъ рейдѣ.

Получивъ назначеніе слѣдовать въ Балтику, клиперъ, 10 ноября, вышелъ изъ Гонъ-Конга и направился въ Манилу, куда и прибылъ благополучно 14 ноября.

4 декабря оставили Манилу, для слѣдованія въ Сингапуръ на соединеніе съ другими судами отряда, назначенными къ возвращенію въ Балтику, подъ начальствомъ флигель-адъютанта Бирюлева.

Этотъ послѣдній переходъ былъ сдѣланъ подъ парусами.

12 декабря 1862 года клиперъ бросилъ якорь на Сингапурскомъ рейдѣ.

17.

Клиперъ „Разбойникъ“.

Находясь въ составѣ эскадры капитана 1 ранга Лихачева, клиперъ «Разбойникъ», по приказанію нашего посланника при Пекинскомъ дворѣ, 15 августа 1860 года снялся съ якоря и пошелъ вверхъ по р. Пейхо. Въ 3 часа пополудни подошли къ понтонному мосту, наведенному французами, гдѣ, стоя на якорѣ, ожидали разводки его. Въ 9 часовъ вечера подошли къ дер. Каки, гдѣ стали на якорь. 16-го продолжали плаваніе; въ 8 часовъ утра, при самой низкой водѣ, стали на мель. Съ 11 часовъ продолжая подыматься по рѣкѣ, въ 2 часа коснулись грунта. Въ 7 часовъ вечера стали на мель и подставили подпоры, при убывавшей водѣ. Въ 9 часу вечера 17-го, при полной водѣ, клиперъ сошелъ съ мели и, пройдя около мили, сталъ на якорь. Въ теченіи 17 и 18-го чиселъ, клиперъ безпрестанно притыкался къ мелямъ, а 19-го утромъ прибылъ въ Тянъ-дзинъ.

Получивъ предписаніе нашего посланника въ Китаѣ спуститься по рѣкѣ внизъ и ожидать дальнѣйшихъ распоряженій, клиперъ 11 октября, съ приливомъ, вышелъ изъ Тянь-дзина, а 12-го, не доходя до фортовъ, занятыхъ лагеремъ союзниковъ, долженъ былъ, при полной водѣ, остановиться на малой глубинѣ (10 футъ). 28 ноября клиперъ возвратился въ Тянь-дзинъ и остался тамъ зимовать.

29 марта 1861 года клиперъ перешелъ въ Печелійскій заливъ, гдѣ и сталъ на якорь, вблизи устья р. Пейхо.

25 апрѣля перешли въ Лестонгскій заливъ, откуда 6 мая снялись съ якоря, а 18-го бросили якорь въ устьѣ р. Ян-це-Кіангъ.

7 мая клиперъ вышелъ въ море, а 13 іюня соединился съ эскадрою въ Новгородской гавани.

17 іюня 1861 года клиперъ «Разбойникъ» снялся съ якоря изъ бухты Предпріятія и отправился подъ парами въ бухту

Новикъ, куда и прибылъ 18-го числа. Затѣмъ посѣтилъ всѣ окрестныя наши гавани, для содѣйствія къ устройству тамъ помѣщеній для нашихъ постовъ, а такъ же доставлялъ вверхъ по рѣкѣ Суйфуну провизію къ устью р. Хубту.

Продолжая послѣ того плаваніе между Новгородскою бухтою и другими мѣстами, клиперъ получилъ назначеніе ожидать въ южныхъ портахъ прибытія Пограничной Коммисіи, которую ему было поручено перевезти въ де-Кастри.

6 сентября клиперъ вышелъ изъ Владивостока по назначенію въ де-Кастри, куда и прибылъ 15 сентября. Простоявъ здѣсь сутки, клиперъ 16-го числа ушелъ въ Хакодате, для соединенія съ эскадрою, куда и прибылъ 29 сентября.

Получивъ разрѣшеніе отъ начальника эскадры исправить поврежденія на клиперѣ въ Хакодате, командиръ клипера 2 октября приступилъ къ разоруженію клипера.

Затѣмъ по клиперу, кромѣ мелочныхъ работъ, произведены слѣдующія исправленія: такелажъ обдѣлали заново. На верхней палубѣ перемѣнили до 80 досокъ. Бимсы, проходящіе черезъ каютъ-компанейскій люкъ и подъ бомбовымъ орудіемъ, перемѣнены. Наружный бархоутъ проконопаченъ. Гребныя суда капитально исправлены. Въ машинѣ потолокъ обитъ войлокомъ и желѣзомъ, ибо старое пришло въ негодность. Паровыя трубы обиты войлокомъ. Свинцовыя гальюнныя чаши замѣнены мѣдными.

21 декабря, по окончаніи всѣхъ исправленій, клиперъ «Разбойникъ» вышелъ изъ Хакодате, для слѣдованія въ Шанхай. Со входомъ клипера въ Сангарскій проливъ, вѣтеръ задулъ довольно свѣжо отъ SW. До 28-го числа вѣтеръ дулъ изъ NW четверти и все время свѣжо. 28-го вѣтеръ отошелъ къ N и позволилъ идти настоящимъ курсомъ въ Корейскій проливъ. Къ полночи 29-го вѣтеръ перешелъ опять на старый румбъ и принудилъ идти по О сторону Тсусима.

До меридіана Квельпара, куда клиперъ пришелъ 2 января 1862 года, вѣтеръ дулъ съ перемѣнною силою отъ NO, по временамъ стихая. 3-го числа увидѣли острова Saddle, и около полночи, на глубинѣ 10 саженъ, стали на якорь. На другой день, подъ парами пошли въ рѣку. При поворотѣ въ Вусунгъ, клиперъ сталъ на мель, идя подъ проводкою лоцмана. Черезъ 4½ часа, съ помощію паровъ, сошелъ съ мели; но вслѣдъ

за тѣмъ, по причинѣ сильнаго теченія, приткнулся носомъ къ мели, съ которой при убыли воды не могли сойти. Подставленныя подпоры сломались и клиперъ легъ на лѣвую сторону. До 17-го числа принимали разныя мѣры къ снятію клипера съ мели—выгрузили съ клипера рѣшительно все; англійская канонерская лодка пробовала стащить клиперъ, люди на немъ ходили на шпилѣ; но всѣ труды остались безполезными, потому что вода съ каждымъ днемъ уменьшалась.

Наконецъ, 17 января, вода достаточно прибыла, и клиперъ, при помощи буксирнаго парохода снялся съ мели, а 19-го пришелъ въ Шанхай.

Здѣсь клиперъ остался по распоряженію начальника эскадры на зимовку, приступивъ къ работамъ по исправленію корпуса судна.

5 іюня клиперъ оставилъ Шанхай, а 17 іюня бросилъ якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

4 іюля 1862 года «Разбойникъ» вышелъ изъ Хакодате; 7-го вошелъ въ заливъ Анива, на о-вѣ Сахалинѣ, гдѣ узнавъ о положеніи заведеній бывшаго здѣсь нашего поста, 9-го числа вышелъ изъ залива, при свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, лавируя подъ парами и парусами. 10-го вышли изъ Лаперузова пролива, а 14-го прибыли въ заливъ де-Кастри. 17 іюля оставили де-Кастри и на другой день пришли къ Дуэ, гдѣ принявъ уголь, 19-го вышли въ море для слѣдованія въ Хакодате. 26-го вечеромъ вошли въ Сангарскій проливъ; но, по случаю пасмурности и свѣжѣсти вѣтра, вернулись и провели ночь на якорѣ у о-ва Матсмая, а 27-го прибыли въ Хакодате.

Оставивъ 5 августа Хакодате, 8 августа клиперъ «Разбойникъ» прибылъ въ бухту Находка, которую опредѣлилъ астрономически и, провѣривъ девіацію, приступилъ къ описи берега и морскому промѣру между мысами Поворотный и Майделя. По окончаніи этой работы, 17 августа перешли въ Владивостокъ, гдѣ сдѣлали промѣръ бухты и опредѣлили постъ астрономически.

По прибытіи 26 августа корвета «Новикъ», 31 августа по распоряженію начальника гидрографическихъ работъ, подполковника Бабкина, отправились въ бухту «Славянка», для производ-

ства описи берега, лежащаго къ югу отъ мыса Брюсса, гдѣ и находились по 25 сентября, заходя временно въ Владивостокъ. Въ продолженіе этого времени произведена опись берега, съ морскимъ промѣромъ, бухты Славянки и берега лежащаго отъ нея до мыса Гамова. Опись о-ва Пеле и другихъ двухъ производилась гребными судами.

18 сентяря, у мыса Кларка, въ бухтѣ образуемой прилегающимъ къ нему островомъ, клиперъ коснулся мели, но сошелъ съ нея черезъ нѣсколько часовъ весьма легко.

25 сентября, для рубки дровъ, клиперъ перешелъ въ бухту Дондасъ, а 28-го въ Владивостокъ, гдѣ судовыя исправленія заставили ограничиться описью трехъ бухтъ, прилегающихъ къ проливу Босфоръ Восточный.

По распечатаніи 12 октября конверта, даннаго командиру клипера начальникомъ эскадры, оказалось, что клиперу назначено немедленно слѣдовать въ Манилу. Но окончаніе отчетовъ по описнымъ работамъ не дозволило этого исполнить и клиперъ отправился въ Нагасаки.

Снявшись съ якоря 16 октября изъ бухты Новикъ, куда заставилъ зайти (по выходѣ изъ Владивостока) засвѣжѣвшій наканунѣ SW, клиперъ 20 октября, отдалъ якорь у о-ва Папенберга, а 21-го перешелъ на Нагасакскій рейдъ.

Исправивъ здѣсь палубу, 10 ноября клиперъ отправился въ Сингапуръ, куда и прибылъ 24 ноября, пользуясь въ пути свѣжими попутными вѣтрами.

Отсюда клиперъ 16 января 1863 г. отправился въ Балтику, въ отрядѣ флигель-адъютанта Бирюлева.

18.

Фрегатъ „Свѣтлана“.

4 іюня 1860 года фрегатъ «Свѣтлана», по прибытіи въ Вусунгъ, поступилъ въ распоряженіе капитана 1-го ранга Лихачева.

22 іюня фрегатъ отправился съ нашимъ посланникомъ при китайскомъ дворѣ въ Нагасаки. Послѣ $2^1/_2$ суточнаго перехода,

подъ парами, фрегатъ 25 іюня бросилъ якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

29 іюня фрегатъ снялся съ якоря, а 3 іюня подошелъ къ Бейтану. 28 сентября фрегатъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Шанхай, имѣя нужду въ пополненіи своихъ запасовъ. Свѣжій N и NW не покидали фрегатъ во весь переходъ и, черезъ трое сутокъ, 1 октября фрегатъ бросилъ якорь у входа въ Ян-це-Кіангъ. 2-го числа развели пары и перешли къ устью р. Вусунга.

Съ приходомъ почты изъ Печелійскаго залива въ Шанхай, 25 октября фрегатъ оставилъ Вусунгъ, но къ закату солнца сталъ на якорь, не доходя перваго бара въ Ян-це-Кіангѣ. 27-го числа вышли подъ парами, во время прилива, въ море, за островъ Садль, имѣя совершенно противный вѣтеръ. Въ полночь 26-го прекратили пары и вступили подъ паруса при вѣтрѣ NO.

Лавируя большими галсами и совершивъ уже половину пути до Нагасаки, 28 октября, за стихнувшимъ вѣтромъ, вступили подъ пары, а 30 октября вечеромъ фрегатъ прибылъ въ Нагасаки.

Здѣсь для осмотра кормовой части фрегата, въ которой показалась течь, было приступлено къ постройкѣ понтона, который окончили въ февралѣ 1861 года. Подведя ящикъ и тщательно осмотрѣвъ подводную часть фрегата приступили къ конопаткѣ пазовъ и обшивки ихъ мѣдью. Не найдя средствъ сдѣлать убыль воды въ понтонѣ ниже 11 ф. 10 дюйм., не могли оголить дейдвудной трубы, а потому осмотрѣли лишь часть кормы.

Окончивъ возможныя исправленія и погрузивъ полное количество угля, фрегатъ сѣлъ кормою 21 футъ 3 д. и течь подъ валомъ винта съ боковъ колодца приняла прежній характеръ.

19 марта, съ разсвѣтомъ, при штилѣ, фрегатъ снялся съ якоря подъ парами; но по выходѣ въ море прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса, при маловѣтріи отъ О. Къ вечеру вѣтеръ скрѣпчалъ и фрегатъ шелъ по 11 узловъ. Къ полуночи, при жестокомъ порывѣ, вѣтеръ перешелъ къ W, продолжая дуть съ тою же силою. Фрегатъ шелъ въ бейдевиндъ. Къ разсвѣту 20-го вѣтеръ сталъ стихать, а въ 4 часа, постепенно переходя къ N, онъ скрѣпчалъ и вогналъ во все рифы. Прибыль воды во время шторма доходила до 11 дюймовъ въ 12 часовъ, а при ровномъ вѣтрѣ—до 11 дюймовъ въ сутки. Послѣ полуночи вѣтеръ сталъ

стихать и переходить къ NW. Съ закатомъ солнца 21 марта совершенно заштилѣло. Къ разсвѣту 23-го подошли къ островамъ Saddle. Послѣ полдня, по случаю пасмурности, въ 7 миляхъ отъ плавучаго маяка стали на якорь. 24-го числа, при NW вѣтрѣ, потли подъ парами и въ $^1/_2$ 2 часа стали на якорь въ Вусунгѣ.

Вытянувъ здѣсь стоячій такелажъ, 12 апрѣля фрегатъ, подъ брейдъ-вымпеломъ начальника эскадры, перешелъ въ рѣку Янце-Кіангъ, а 13-го, взявъ на буксиръ клиперъ «Наѣздникъ», ушелъ, подъ парами, въ море. 14-го числа отдали буксиры и вступили подъ паруса. 15-го числа, придя въ портъ Гамильтона, бросили якорь. Къ вечеру снова вышли въ море подъ парами. 16-го прибыли къ о-ву Тсу-сима, гдѣ и стали на якорь, возлѣ клиперовъ «Наѣздникъ» и «Разбойникъ».

18 марта фрегатъ снялся съ якоря и 21-го прибылъ въ бухту Посьета, сдѣлавъ почти весь этотъ переходъ подъ парами по причинѣ противнаго вѣтра.

25-го числа фрегатъ перешелъ въ Новгородскую гавань, гдѣ начальникъ эскадры перенесъ свой брейдъ-вымпелъ на корветъ «Гридень».

Здѣсь фрегатъ простоялъ до 4 августа. Получивъ затѣмъ распоряженіе объ обратномъ плаваніи въ Россію, онъ отправился въ Шанхай.

Тихіе перемѣнные вѣтра и штили замедлили плаваніе фрегата, такъ что 13 августа, въ Корейскомъ проливѣ, онъ принужденъ былъ вступить подъ пары, взявъ на буксиръ встрѣченный здѣсь клиперъ «Наѣздникъ».

На другой день отдали буксиры, а 15-го бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ, гдѣ простояли до 19 августа, а затѣмъ благополучно пришли на Вусунгскій рейдъ, подъ парусами.

По изготовленіи фрегата въ обратное плаваніе, 20 октября 1861 г., онъ оставилъ Вусунгскій рейдъ, подъ парусами.

19.

Корветъ „Калевала“.

Поступивъ въ распоряженіе начальника эскадры, корветъ «Калевала», 11-го мая 1861 года оставилъ Шанхай, для слѣдованія

въ Новгородскую гавань, съ тѣмъ, чтобы на пути зайти на о-въ Тсу-сима.

18-го мая бросилъ якорь въ Асаки, на о-вѣ Тсу-симѣ и по сдачѣ на корветъ «Посадникъ» провизіи, 21 мая отправился далѣе, и 25 мая прибылъ въ Новгородскую гавань, гдѣ поступилъ въ составъ эскадры капитана 1-го ранга Лихачева.

Оставивъ 8 августа Новгородскій заливъ, 18 августа корветъ прибылъ въ Шанхай, за почтой для эскадры Китайскаго моря и для возобновленія провизіи.

Не дождавшись почты изъ Европы, которая какъ оказалось не была отправлена изъ Лондона въ Китай, корветъ 4 сентября вышелъ изъ Шанхая, для слѣдованія въ Хакодате, куда и прибылъ 20 сентября.

Въ Хакодате корветъ получилъ назначеніе отъ контръ-адмирала Лихачева посѣтить въ предстоящую зиму Камчатку, Калифорнію и Сандвичевы острова, а въ маѣ мѣсяцѣ 1862 года прибыть въ заливъ де-Кастри.

26 сентября перебрался на корветъ преосвященный Иннокентій, прибывшій въ Хакодате на пароходѣ «Америка», и въ тотъ же день корветъ снялся съ якоря. Съ свѣжимъ западнымъ вѣтромъ и попутнымъ теченіемъ весьма скоро выбѣжали изъ Сангарскаго пролива. Весь остальной переходъ до Камчатки сопровождался умѣренными попутными вѣтрами, при которыхъ корветъ нѣсколько сутокъ сряду не убиралъ лиселей, и только разъ шли на фордевиндъ подъ марселями въ два рифа.

Подходя къ камчатскому берегу, 5 октября, при свѣжемъ NW, имѣли только 2° тепла; высокія горы, покрытыя снѣгомъ, увидѣли за 60 миль; по нимъ подошли къ берегу, подъ парусами, а потомъ, за противнымъ вѣтромъ, принуждены были развести пары. Вечеромъ того же числа, т.е. чрезъ 9 сутокъ по оставленіи Хакодате, корветъ бросилъ якорь въ Авачинской губѣ, а на другой день перешелъ въ закрытую бухту противъ города.

6 октября преосвященный съѣхалъ на берегъ. 11 октября архіепископъ отслужилъ на корветѣ напутственный молебенъ, и въ тотъ же день, при холодномъ NW, корветъ вышелъ въ океанъ. По выходѣ изъ Петропавловска имѣли двое сутокъ попутный вѣтеръ, съ которымъ удалились отъ береговъ Камчатки на 450

миль. Къ вечеру 13-го вѣтеръ сталъ стихать и ночью заштилѣло. 14 имѣли свѣжій противный О. 15-го подвинулись хорошо впередъ, въ бейдевиндъ, съ довольно-большими парусами, при свѣжемъ S. Къ полдню 16-го вѣтеръ сталъ крѣпчать и заходить къ О. Къ вечеру вѣтеръ дошелъ до степени шторма. Ночью на 17-е число онъ съ тою же силою перешелъ къ NW. Штормъ не стихалъ до заката солнца. Въ продолженіе этого вѣтра смыло гальюнъ съ лѣвой стороны и разорвало форъ-стеньги-стаксель и фокъ-стаксель. Вершины двухъ волнъ вкатились на палубу.

18-го числа имѣли вѣтръ S, который постепенно свѣжѣлъ. Послѣ полдня вѣтеръ отошелъ къ SW. Корветъ шелъ въ бакштагъ, между тѣмъ вѣтеръ все болѣе и болѣе крѣпчалъ и отходилъ къ W; ходъ былъ больше 12 узловъ. Ночью на 20-е число корветъ рыскнулъ на 6 румбовъ въ сторону; руль, положенный на бортъ, не произвелъ никакого дѣйствія. Тогда привели въ бейдевиндъ. Корветъ остался подъ одною штормовою бизанью; глухо-зарифленные трисели, поставленные сначала, разорвало. Два раза на палубу вкатились волны; наибольшая вода въ трюмѣ была 12 дюймовъ.

Въ 3 часу пополудни 20 октября вѣтеръ перешелъ къ SW и замѣтно ослабѣлъ въ силѣ, тогда спустились подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ и фокомъ. Оба шторма были выдержаны въ 50 градусахъ N широты, около 120 миль южнѣе Алеутскихъ острововъ.

NW велъ корветъ до полдня 21-го и потомъ совершенно стихъ. Въ продолженіе трехъ сутокъ, слѣдовавшихъ за штилемъ, имѣли попутные западные вѣтра, съ которыми дѣлали по 190 миль въ сутки. 26 октября, вѣтеръ отъ S, постепенно свѣжѣя, заставилъ къ полдню взять всѣ рифы у марселей, но вскорѣ пришлось остаться подъ штормовою бизанью и гротъ-триселемъ. Этотъ вѣтеръ продолжался недолго. На другой день онъ отошелъ къ W и стихъ, тогда спустились на фордевиндъ. Затѣмъ въ продолженіи трехъ сутокъ вѣтеръ этотъ дулъ съ постоянствомъ пасата и корветъ имѣлъ отъ 9 до 11 узловъ ходу.

Съ полудни 29 октября, въ долготѣ 136°29′ W, начали спускаться къ югу; прежде же того шли между параллелями 50° и 48°. 30 октября отдали рифы и поставили всѣ паруса, а 31-го совер-

шенно заштилѣли на огромной океанской зыби. Корветъ терпѣлъ сильные удары въ корму, почему развели пары. Утромъ 1 ноября пары были прекращены, при брамсельномъ NW вѣтрѣ. Вечеромъ вѣтеръ началъ стихать, тогда пошли подъ парами и парусами. Потомъ вѣтеръ затихъ и въ полночь закрѣпили паруса.

Въ 2 часа ночи 3 ноября увидѣли вертящійся маякъ на о-вѣ South Faralones, а въ 10 часу утра стали на якорь передъ городомъ С.-Франциско.

19 февраля 1862 г. корветъ прибылъ въ Гонолулу, на 15-я сутки по выходѣ изъ С.-Франциско. Весь переходъ совершонъ подъ парусами, сначала при свѣжѣмъ, а потомъ при тихомъ попутныхъ вѣтрахъ; среднее суточное плаваніе выходитъ 153 мили. Все плаваніе сопровождалось самыми обыкновенными обстоятельствами.

Здѣсь поправили весь такелажъ, осмотрѣли рангоутъ и проконопатили бархоутъ и палубу.

Утромъ 15 марта Король Камеамеа IV посѣтилъ корветъ, а 20 марта командиръ и офицеры корвета были приглашены королемъ къ обѣденному столу.

22 марта корветъ оставилъ Гонолулу, а 25 апрѣля бросилъ якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

Все плаваніе было совершено подъ парусами, и пары употреблялись для перехода штилевой полосы выше пасата, также для входа, при противномъ вѣтрѣ, въ Сангарскій проливъ и на Хакодатскій рейдъ. Долготу до 160° О сдѣлали по параллели 19° N, имѣя все время умѣренный пасатъ. Послѣ того склонили курсъ на южную оконечность о-ва Нипона, гдѣ намѣревались посѣтить Іеддо или Канагаву, если позволятъ обстоятельства; но въ 70 миляхъ отъ берега испытали въ продолженіе двухъ сутокъ весьма свѣжіе вѣтра отъ NW и NO, при которыхъ принуждены были держаться однѣ сутки подъ глухо-зарифленными марселями, а другія—подъ однимъ гротъ-марселемъ. Затѣмъ вѣтеръ отошелъ къ SW; имѣя въ виду прибыть къ сроку въ де-Кастри, воспользовались этимъ вѣтромъ и взяли курсъ къ Сангарскому проливу. Въ нѣсколькихъ миляхъ отъ него, еще разъ испытали крѣпкій NW.

По распоряженію военнаго губернатора Приморской области, пріобрѣли въ Гонолулу для Николаевскаго порта 1858 галлоновъ

китоваго жиру, который предназначено доставить въ де-Кастри. Сверхъ того взято въ Хакодате 1200 пуд. соли.

6 мая корветъ отправился въ южныя гавани, гдѣ сдавъ грузъ, 12 мая прибылъ къ посту Дуэ, для содѣйствія къ снятію клипера «Гайдамакъ» съ мели.

Оставивъ Дуэ 12 іюня, перешли въ заливъ де-Кастри. Затѣмъ нѣсколько разъ еще посѣтили Дуэ, для перевозки оттуда вещей, принадлежащихъ клиперу «Гайдамакъ», и наконецъ 26 іюня ушли въ Хакодате, куда и прибыли 5 іюля.

Отсюда, по распоряженію начальника эскадры, корветъ 10 іюля отправился въ Петропавловскую гавань и прибылъ въ этотъ портъ 18 іюля.

13 августа, въ Петропавловской гавани, контръ-адмиралъ Поповъ поднялъ на «Калевалѣ» свой флагъ и въ тотъ же день отправился на немъ въ Сихту. 27 августа «Калевала» бросилъ якорь въ Новоархангельскѣ. По выходѣ изъ Камчатки, имѣли суточный штормъ отъ NO.

31 августа оставивъ Ситху, 4 сентября прибыли въ «Esquimalt Harbour» (на Ванкуверѣ), лежащую въ 3 миляхъ къ западу отъ Викторіи. Здѣсь оставались 7 сутокъ и снялись съ якоря 11 сентября. Въ С.-Франциско пришли 15-го числа.

23 сентября корветъ оставилъ С.-Франциско, а 7 октября пришелъ въ Гонолулу. 10 октября, выйдя изъ этого послѣдняго порта, 12 ноября пришли въ Нагасаки. Простоявъ здѣсь недѣлю, корветъ отправился въ Шанхай, гдѣ онъ 11 декабря былъ введенъ въ докъ, а 9 января 1863 г. вышелъ изъ дока. Выждавъ прибытія почты, 20 января вышелъ изъ Шанхая для слѣдованія въ Хакодате.

На этомъ переходѣ до Тсу-сима имѣли сначала NO, а потомъ SO. Пройдя проливъ, встрѣтили крѣпкій NW при 2° мороза, а ночью доходившемъ до 4°.

28 января корветъ «Калевала» прибылъ изъ Шанхая въ Хакодате въ распоряженіе консула, на смѣну находившемуся тамъ корвету «Рында».

Простоявъ мѣсяцъ въ Хакодате, 5 марта 1863 г. корветъ снялся съ якоря для доставленія почты въ Шанхай. Сильно дувшій въ это время NW скоро смѣнился штилемъ, который сопро-

вождалъ корветъ почти во весь переходъ. Обстоятельство это заставило корветъ провести четверо сутокъ подъ парами. Дурной хакодатскій уголь горѣлъ очень быстро, такъ что въ 75 миляхъ отъ Ян-це-Кіанга его оставалось только 12 тоннъ. Недостатокъ угля былъ пополненъ на пути, съ встрѣтившихся судовъ: корвета «Рында» и лодки «Моржъ». Густой туманъ, принудилъ корветъ ночь съ 14-го на 15-е простоять на якорѣ въ различныхъ мѣстахъ рѣки, не доходя Вусунга. 16-го числа бросили якорь на Шанхайскомъ рейдѣ.

19 марта снялись съ якоря. Пройдя баръ, стали на якорь, за туманомъ, и ночь провели въ Вусунгѣ.

22-го бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ. Въ Нагасаки корветъ простоялъ сутки, и принявъ начальника гидрографическихъ работъ подполковника Бабкина, 24 марта снялся съ якоря, для слѣдованія къ описи южныхъ портовъ, которую было назначено начать не позже 15 апрѣля.

29-го марта прибыли въ Хакодате. Здѣсь произвели повѣрку хронометровъ и опредѣлили девіацію. 9 апрѣля оставили Хакодате, 12-го пришли въ бухту Новикъ, а 13-го приступили къ описи.

Перемѣнное состояніе погоды въ концѣ апрѣля было для описи не совсѣмъ удачно; май стоялъ ровнѣе. Не смотря на эти препятствія, корветъ успѣлъ опредѣлить астрономически 7 пунктовъ; описать 12-ть острововъ и часть берега отъ р. Тумень-ула до Суйфуна—на 100 миль; кромѣ того сдѣлали шлюпочный промѣръ заливу Славянскому.

27 мая, согласно съ инструкціею—быть 1 іюня въ Хакодате, доведя опись до острова, прилегающаго къ устью р. Тумень-ула, пошли въ гавань Посьета, гдѣ, высадивъ подполковника Бабкина, 27-го вечеромъ снялись съ якоря, а 30 мая прибыли въ Хакодате.

Оставивъ здѣшній портъ 11 іюля, 14-го пришли въ заливъ Св. Ольги, а отсюда 21 іюня возвратились въ Хакодате.

18 іюля корветъ былъ отправленъ въ С.-Франциско. 14 августа прибылъ въ Гонолулу, откуда вышелъ 18 сентября и пришелъ въ С.-Франциско 6 октября.

13 марта 1864 г. корветъ вышелъ изъ С.-Франциско и 31 марта

прибылъ въ Гонолулу. NW вѣтеръ, который получили въ день ухода, велъ корветъ по 170 миль; только два дня, отъ широты 30° N до 24° N, былъ тихій NO, смѣнявшійся маловѣтріями между S и O, а съ параллели 24° получили настоящій пасатъ.

Выходя отсюда нѣсколько разъ въ море, для практическаго плаванія, 3 іюля корветъ ушелъ въ С.-Франциско, куда и прибылъ 23 іюля.

Оставивъ этотъ портъ 1 августа, снова прибыли въ Гонолулу 16-го, откуда вышли 20 августа и бросили якорь въ Хакодате 17 сентября. Отсюда 23 сентября корветъ былъ отправленъ въ южныя гавани. 26-го числа прибылъ въ заливъ Св. Ольги и на другой же день отправился въ Нагасаки, куда и прибылъ 10 октября.

18 декабря 1864 года корветъ «Калевала» снялся съ якоря съ Нагасакскаго рейда, для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ, куда прибылъ 26 декабря. Пополнивъ здѣсь запасы, 4 января 1865 г. снялся съ якоря для слѣдованія въ Сингапуръ, гдѣ долженъ былъ ожидать клипера «Абрекъ», съ которымъ ему назначено было идти соединенно въ Кронштадтъ. Въ Сингапуръ прибыли 12 января, сдѣлавъ все плаваніе подъ парусами, исключая входа и выхода въ портъ.

Съ приходомъ клипера «Абрекъ», 2 февраля снялись съ якоря для слѣдованія въ Балтику.

20.

Клиперъ „Абрекъ“.

По прибытіи 29 мая 1861 года въ Шанхай, клиперъ «Абрекъ» получилъ отъ начальника эскадры особое назначеніе, а потому 5 іюня вышелъ въ море подъ парусами, при умѣренномъ вѣтрѣ отъ SW.

По вступленіи въ Японское море встрѣтили перемѣнные вѣтра, съ которыми 15 іюня прибыли въ гавань Посьета, откуда 20-го числа перешли въ бухту Владивостокъ. По выходѣ отсюда, 23-го числа, клиперъ сталъ на мель, на глубинѣ 9 футъ. При

содѣйствіи пароваго барказа съ фрегата «Свѣтлана» и клипера «Разбойникъ», пришедшихъ изъ Владивостока, 24 іюня клиперъ былъ снятъ съ мели при полной водѣ. Затѣмъ, погрузивъ все что было снято съ него, 25-го числа вышли въ море и въ тотъ же день прибыли въ Новгородскую гавань.

До 3 августа клиперъ находился въ южныхъ гаваняхъ, а 3-го былъ отправленъ въ Хакодате куда прибылъ 5-го числа.

11 сентября снялся съ якоря и пошелъ къ о-ву Тсу-сима, куда пришелъ 15 сентября. 17-го ушли въ Хакодате, и прибыли въ этотъ портъ 21 сентября.

На зиму клиперъ былъ отправленъ въ Шанхай, съ разрѣшеніемъ крейсеровать въ морѣ и посѣщать сосѣдніе порты. Основываясь на этомъ разрѣшеніи и по причинѣ дурныхъ погодъ, наступившихъ въ Шанхаѣ, 16 декабря 1861 года «Абрекъ» вышелъ изъ Шанхая, заходилъ на два дня въ Амой и 25-го прибылъ въ Гонгъ-Конгъ.

4 января 1862 г. клиперъ перешелъ изъ Гонъ-Конга въ Макао, а въ полдень 7-го снялся съ якоря, для слѣдованія въ Манилу, куда прибылъ 11 января. Переходъ этотъ при довольно свѣжемъ ONO муссонѣ, замедлился сломавшейся на второй день пути грота-рей, что̀ заставило спустить всѣ гротовыя реи и идти подъ старымъ вооруженіемъ клиперовъ, т. е. прямыми парусами на фокъ-мачтѣ, триселями и стакселями на двухъ другихъ.

Въ Манилѣ за рею съ однимъ лисель-спиртомъ взяли 400 долларовъ. 30 января клиперъ оставилъ Манилу, а 6 февраля прибылъ въ Гонъ-Конгъ.

13 апрѣля клиперъ вышелъ изъ Гонъ-Конга, съ контръ-адмираломъ Поповымъ, а 17 апрѣля прибылъ въ Шанхай, подъ парами.

Отсюда «Абрекъ» отравился въ Хакодате, куда и прибылъ 1 мая, зайдя на пути къ о-ву Тсу-сима. Простоявъ въ Хакодате нѣсколько дней, клиперъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Попова, отправился къ Сахалину, для снятія съ мели клипера «Гайдамакъ». 10 мая прибылъ къ посту Дуэ, гдѣ простоялъ до 28 мая.

Выйдя въ этотъ день съ контръ-адмиралами Поповымъ и Козакевичемъ, отправились въ Владивостокъ и, зайдя въ Император-

скую гавань, 2 іюня прибыли въ Владивостокъ, гдѣ нашли генералъ-губернатора. Принявъ его на клиперъ, посѣтили затѣмъ гавани Новгородскую, Св. Ольги и Хакодате, откуда, чрезъ Императорскую гавань, слѣдовали въ Дуэ, а 13 іюня возвратились въ де-Кастри и пошли въ Дуэ за углемъ.

23 іюня «Абрекъ», имѣя флагъ начальника эскадры, вышелъ изъ де-Кастри, буксируя клиперъ «Гайдамакъ», и 28-го числа прибылъ въ Хакодате. Осюда вышелъ 1 іюля, съ тѣмъ же буксиромъ и 8-го прибылъ къ о-ву Тсу-сима, а на слѣдующій день продолжалъ плаваніе въ Шанхай, куда и прибуксировалъ клиперъ «Гайдамакъ» 12 іюля.

Оставивъ здѣсь «Гайдамакъ» для исправленій, 18 іюля начальникъ эскадры на «Абрекѣ» отправился въ Нагасаки, куда и прибылъ 20 іюля.

22 іюля клиперъ снялся съ якоря и ушелъ въ Хакодате, куда и прибылъ 26 числа.

Прождавъ здѣсь безполезно прибытія изъ кругосвѣтнаго плаванія корветовъ «Рында», «Новикъ» и «Богатырь», начальникъ эскадры 7-го августа, вышелъ на «Абрекѣ» въ море, для слѣдованія въ Петропавловскую гавань, Ситху, С.-Франциско и Сандвичевы острова.

Прибывъ 12 августа 1862 г. въ Петропавловскъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Попова, клиперъ получилъ на слѣдующій день предписаніе адмирала, перенесшаго свой флагъ на корветъ «Калевала», и оставившаго въ этотъ день Петропавловскій портъ,— по окончаніи нагрузки дровами вмѣсто угля, слѣдовать въ С.-Франциско, гдѣ и ожидать его прибытія.

16 августа клиперъ снялся съ якоря и послѣ 24-хъ суточнаго плаванія, прибылъ 9 сентября въ С.-Франциско. Переходъ этотъ сопровождался, почти безъ исключенія, тихими вѣтрами—въ первую половину пути почти отъ W, а во вторую отъ NO; и тѣ и другіе перемѣжались безпрерывными штилями, въ продолженіе которыхъ не могли пользоваться паромъ, имѣя при выходѣ изъ Петропавлоска угля и дровъ всего на двое сутокъ.

Путь этотъ располагали въ надеждѣ на свѣжій W, по параллели 50°, и только NO вѣтра заставили оставить ее. Теченіе испытали постоянно къ WSW.

19 сентября клиперъ отправился на Сандвичевы острова и 3 октября прибылъ въ Гонолулу. 9 октября снялись съ якоря и пошли въ Нагасаки.

Прибывъ въ этотъ портъ подъ флагомъ начальника эскадры, клиперъ получилъ назначеніе идти въ Гонъ-Конгъ и тамъ войти въ докъ, для устройства желѣзныхъ бимсовъ подъ угольные ящики и другихъ мелкихъ работъ. 10 ноября клиперъ оставилъ Нагасаки и пришелъ въ Гонъ-Конгъ 15-го, и въ тотъ же день приступили къ исполненію означенныхъ работъ. 21-го клиперъ былъ введенъ въ докъ, а 25-го вышелъ изъ дока.

31 декабря клиперъ вышелъ изъ Гонъ-Конга, а 7 января 1863 года прибылъ въ Сингапуръ на соединеніе съ начальникомъ эскадры. 11 января 1863 года, клиперъ получилъ назначеніе идти въ Мульмейнъ, гдѣ освѣдомиться—не имѣетъ ли находящійся тамъ транспортъ «Гилякъ» надобности въ содѣйствіи клипера, и затѣмъ отправиться въ Калькуту, взять бумаги, адресованныя адмиралу, и ко времени прихода въ Сигнапуръ китайской почты быть тамъ, чтобы, получивъ депеши, слѣдовать на соединеніе съ адмираломъ въ Новую Каледонію, гдѣ быть 15 марта.

Въ тотъ же день клиперъ оставилъ Сигнапуръ, заходилъ на пути Малакскимъ проливомъ, въ Пуло-Пенангъ и пришелъ въ Мульмейнъ 18 января. Пробывъ здѣсь два дня и освѣдомясь, что транспортъ не имѣетъ надобности въ клиперѣ, «Абрекъ» пошелъ въ Калькуту, куда и прибылъ 26 января.

Плаваніе изъ Сигнапура до Калькуты сопровождалось большею частію штилями или тихими вѣтрами между NO и NW. Въ Калькутѣ клиперъ оставался 7 дней, чтобы офицерамъ ознакомиться съ этимъ портомъ, обладающимъ значительными средствами для исправленія судовъ.

3 февраля клиперъ оставилъ Калькуту. Обратное плаваніе въ Сингапуръ сопровождалось штилями, и клиперъ шелъ подъ парусами всего 329 миль.

Пройдя между Андаманскими островами и Nareondam, замѣтили, что положеніе послѣдняго невѣрно по широтѣ. 12 февраля клиперъ прибылъ въ Сингапуръ. Принявъ здѣсь уголь, 15 февраля пошелъ въ Батавію, взявъ лоцмана для проливовъ Pio и Банка. Идя на этомъ пути частію подъ парусами (148 миль) и частію

подъ парами (369 миль), 19 февраля пришелъ на Батавскій рейдъ, откуда ушелъ 20 февраля. 23-го пришли въ Макасаръ, пройдя 568 миль подъ парами и 212 подъ парусами. Погрузивъ здѣсь уголь, 25 февраля снялись съ якоря; ночь простояли на якорѣ у сѣвернаго берега Целебеса, а утромъ, пройдя проливъ Salager, продолжали плаваніе между о-мъ Бутономъ и архипелагомъ острововъ Тигръ. Ночью получили западный вѣтеръ и вступили подъ паруса. Съ разсвѣтомъ 28-го увидѣли Gounong Api; опредѣлившись по немъ пошли между островами Roma и Damona; за тѣмъ вступили въ Арафурское море, плаваніе которымъ до самаго Торесова пролива не представляло препятствій.

Въ проливъ вошли 5 марта каналомъ Endeavour и съ закатомъ солнца бросили якорь, въ 10 миляхъ отъ мыса Iork. На другой день прошли проливомъ Albany и бросили якорь, а 7-го вышли проливомъ Raine въ море.

Выйдя изъ Торесова пролива, и удалившись отъ него на 140 миль, 8-го получили легкій WNW, который сопровождалъ корветъ подъ парусами до $1^1/_2$ сутокъ. Но въ это время онъ стихъ и снова пошли подъ парами.

14-го числа, по недостатку угля, прекратили пары и начали лавировать противъ тихаго OSO. 17-го числа оставалось до С. Винцента 210 миль, а вѣтеръ стихъ, почему развели пары; но вскорѣ, по причинѣ засвѣжѣвшаго вѣтра, прекратили ихъ и снова начали лавировать. 19-го утромъ развели пары и въ тотъ же день бросили якорь на рейдѣ С.-Винцента. 20-го рубили дрова, а 21-го перешли въ Port de France, гдѣ и остались ждать начальника эскадры.

Оставя 3-го апрѣля Port de France, при свѣжемъ OSO, черезъ двое сутокъ миновали N оконечность рифовъ о-ва Каледоніи. За тѣмъ вѣтръ сталъ переходить отъ O къ N и стихать. 9 апрѣля штилѣвали въ виду Соломоновыхъ острововъ. Послѣ того получили тихій вѣтръ между ONO и NNO со шквалами. При такихъ обстоятельствахъ шли до 16 апрѣля, когда совершенно заштилѣли. 18-го развели пары, а 19-го бросили якорь въ бухтѣ Roan-Kiddi.

Сдѣлавъ запасъ дровъ и воды, 23 апрѣля клиперъ вышелъ въ море, при тихомъ W. Перемѣнные тихіе вѣтра къ 30 апрѣля

довели клиперъ до 13° шир. и 156° долготы. Въ этотъ день задулъ О. До 7 мая дѣлали отъ 190 до 130 миль въ сутки, а потомъ нѣсколько менѣе. 11 мая вѣтеръ сталъ переходить къ W и потомъ 12-го и 13-го къ NW и NO. 14-го увидали островъ Iakimosima; а 17-го, въ 55 миляхъ отъ Нагасаки, развели пары и прибыли на Нагасакскій рейдъ.

19 мая клиперъ оставилъ Нагасаки для слѣдованія въ Шанхай. На этомъ пути клиперъ имѣлъ штили и шелъ подъ парами. На другой день по выходѣ изъ Нагасаки, за туманомъ бросили якорь у острова Saddle, гдѣ и простояли до вечера 21-го, а 22-го прибыли въ Шанхай.

28 мая клиперъ оставилъ Шанхай и отправился въ южныя гавани, а 8 іюня прибылъ въ заливъ Св. Ольги.

Пробывъ въ южныхъ гаваняхъ до 15 іюля,—этого числа отправился въ Хакодате, куда прибылъ 17-го числа, а 20-го снова вышелъ въ море и 26-го прибылъ въ Шанхай. Отсюда клиперъ былъ отправленъ въ южныя гавани 31 іюля.

На пути къ гавани Св. Ольги, миновавъ 4 августа островъ Dagelet, клиперъ былъ настигнутъ ураганомъ, въ которомъ потерялъ гротъ-мачту съ грота и марса-реями; своимъ паденіемъ она сорвала катеръ съ боканцами и помяла штагами дымовыя трубы. Отъ полночи вѣтеръ сталъ стихать. Съ разсвѣтомъ спустились къ NOtN и до вечера шли по 11 и 10 узловъ; къ утру 6-го заштилѣли, 7-го пришли въ Ольгу подъ парами, 8-го перешли въ Императорскую гавань.

Въ южныхъ гаваняхъ клиперъ находился до 27 августа.

За тѣмъ оставивъ 27-го гавань Св. Ольги, вмѣстѣ съ корветомъ «Богатырь», имѣвшимъ флагъ начальника эскадры, клиперъ, по выходѣ въ море, прекратилъ пары и на слѣдующій день при слабомъ вѣтрѣ отъ NW, оставался подъ парусами; но 29-го, при маловѣтріи отъ NO, развели пары, чтобы скорѣе выдти изъ Татарскаго пролива. На слѣдующее утро клиперъ вошелъ въ Лаперузовъ проливъ. Здѣсь вновь-задувшій крѣпкій ONO и противное теченіе заставили бросить якорь въ Румянцевской бухтѣ. 1 сентября снялись съ якоря подъ парами и миновавъ мысъ Аниву, вступили подъ паруса. Плаваніе Охотскимъ моремъ сопровождалось тихими перемѣнными вѣтрами, по преимуществу между

NO и SO, изъ которыхъ послѣдній всегда приносилъ туманъ, заставившій наконецъ клиперъ выдти въ океанъ ближайшимъ изъ Курильскихъ проливовъ и идти вдоль гряды до Пятаго, гдѣ ночь съ 7-го на 8-е провели подъ малыми парусами, а къ утру развели пары. Съ разсвѣтомъ туманъ прочистился и увидѣли камень Авось, который нанесенъ на картѣ невѣрно, и спустились между островами Макаируши и Онекотаномъ. Выйдя въ океанъ, шли подъ парусами къ сѣверу, направляясь къ Берингову морю; вѣтеръ дулъ отъ O тихій; но на слѣдующій день къ вечеру онъ скрѣпчалъ, что заставило, изъ опасенія быть прижатымъ къ Лопаткѣ, поворотить къ S. Къ полдню 10-го шли подъ всѣми парусами къ NO; но измѣнившійся ночью вѣтеръ отъ NO заставилъ отложить намѣреніе пройти на сѣверъ Алеутской гряды, и легли на SO. 11-го и 12-го, при N вѣтрѣ, имѣли порядочное плаваніе; 13-го и 14-го штиль и тихій NW, съ зыбью; 15-го и 16-го SO; 17-го отъ этого же румба штормъ; 18-го маловѣтріе; 19-го SSO и SW; отъ 20-го до 23-го плаваніе по 140 миль, при западныхъ вѣтрахъ. Направясь затѣмъ къ Кадьяку, до вечера 27-го пользовались умѣренными западными вѣтрами, а 27-го вечеромъ, при тихомъ вѣтрѣ, развели пары и на другой день бросили якорь въ гавани Св. Павла.

Сдѣлавъ необходимыя исправленія въ рангоутѣ, 1 октября клиперъ оставилъ портъ; но за штилемъ почти цѣлыя сутки оставался въ виду Кадьякскаго берега.

До 2 часовъ пополудни 4 октября плаваніе было очень медленно, при W маловѣтріи, и только 4 октября получили свѣжій W, перешедшій скоро въ SW, съ которымъ къ разсвѣту 6-го подошли на видъ горы Ечкомбъ, откуда пошли подъ парами и въ 12 час. бросили якорь на Ситхинскомъ рейдѣ.

8 октября клиперъ вышелъ изъ Ситхи и пошелъ въ С.-Франциско. Въ ночь съ 9 на 10-е имѣли штормъ отъ OSO, при которомъ былъ смытъ волненіемъ вельботъ съ боканцевъ, и поврежденный въ ураганъ топъ фокъ-мачты, свернулся совсѣмъ. 11 октября имѣли SW, а 12-го штиль, почему развели пары. Сдѣлавъ 390 миль, получили тихій NO, который къ утру 16-го довелъ клиперъ на 40 миль отъ маяка Фаралонесъ, гдѣ развели пары и въ тотъ же день бросили якорь въ С.-Франциско.

15 марта 1864 г. клиперъ отправился въ Ситху, куда и прибылъ 26-го числа. 29-го снова вышли въ море, а 2 апрѣля бросили якорь у о-ва Кадьяка, откуда 4 апрѣля ушли на Ванкуверъ и прибыли въ Esquimault 12 апрѣля. Отсюда 17 апрѣля ушли въ С.-Франциско и прибыли въ этотъ портъ 23-го числа.

Выходя изъ С.-Франциско нѣсколько разъ въ море, для практическаго плаванія, 17 іюня клиперъ отправился въ Гонолулу, куда пришелъ 30-го числа.

3 іюля оставили Гонолулу и 23-го прибыли въ С.-Франциско откуда 1 августа снова ушли въ Гонолулу и прибыли въ этотъ портъ 16-го числа. 22-го числа клиперъ ушелъ въ Шанхай, куда пришелъ 23 сентября.

6 октября вышелъ въ море и 8-го пришелъ въ Нагасаки, откуда вышелъ 12 января 1865 года. Получивъ назначеніе слѣдовать въ Балтику, клиперъ «Абрекъ» отправился въ Сингапуръ, откуда 2 февраля, вмѣстѣ съ корветомъ «Калевала», ушелъ по назначенію.

21.

Клиперъ „Гайдамакъ“.

8 іюня 1861 года клиперъ «Гайдамакъ» прибылъ въ Шанхай, гдѣ получилъ предписаніе контръ-адмирала Лихачева идти въ Новгородскую гавань. 11 іюня вышелъ изъ Ян-це-Кіанга, при вѣтрѣ отъ S. Съ этимъ вѣтромъ клиперъ быстро подбѣжалъ къ о-ву Тсу-сима, гдѣ флигель-адъютантъ Бирюлевъ задержалъ клиперъ до 23 іюня.

23 іюня вышли въ море при штилѣ, подъ парами; на другой день задулъ легкій SW, который довелъ клиперъ къ ночи 26 іюня до широты 41° 30′ N. Въ эту ночь дулъ тихій NO, потомъ заштилѣло, а 27-го вступили подъ пары и вечеромъ бросили якорь въ Новгородской гавани.

7 іюля клиперъ снялся съ якоря для слѣдованія въ Владивостокъ. Идя подъ парами, во время густаго тумана, въ $11^{3}/_{4}$ час. утра, около мыса Гамова, открылась скала прямо по курсу,

въ разстояніи около $^1/_2$ кабельтова. Положили лѣво на бортъ, остановили машину и дали задній ходъ. Черезъ 5 минутъ клиперъ коснулся камней лѣвою скулою, причемъ замѣтили два легкихъ удара.

За тѣмъ, убѣдясь, что клиперъ находится къ NW отъ Пиллійскихъ острововъ, взяли курсъ къ NO, а черезъ 4 часа бросили якорь въ Владивостокѣ.

12 іюля перешли въ NW бухту залива Славянскій, а 15-го на рейдъ Врангеля, 22-го прибыли въ гавань Находка, а 23-го въ бухту залива Востокъ и 27-го числа возвратились въ Новгородскую гавань.

4 августа клиперъ вышелъ изъ Новгородской гавани, подъ брейдъ-вымпеломъ начальника эскадры и посѣтилъ гавань Ольги и Кусунай.

12 августа 1861 г. «Гайдамакъ» прибылъ въ Николаевскъ.

Получивъ назначеніе слѣдовать въ Петропавловскъ, для доставленія туда архіепископа Камчатскаго, Курильскаго и Алеутскаго, клиперъ «Гайдамакъ» 22 августа вышелъ изъ Николаевска, 24-го прибылъ въ де-Кастри, а 26-го перешелъ изъ де-Кастри въ Дуэ, за углемъ.

28 августа, стоя на якорѣ въ Дуэ, клиперъ былъ выброшенъ на берегъ острова Сахалина, быстро засвѣжѣвшимъ NW.

Контръ-адмиралъ Лихачевъ 1 сентября прибылъ въ Дуэ, на пароходѣ «Америка», для осмотра клипера и составилъ актъ свидѣтельства, изложивъ свое мнѣніе, что клиперъ, во всякомъ случаѣ, долженъ быть вытащенъ какъ можно выше на берегъ, для предохраненія отъ наноснаго льда.

Контръ-адмиралъ Козакевичъ, получивъ объ этомъ извѣстіе, послалъ въ Дуэ транспортъ «Японецъ» съ провизіею для команды клипера и запасомъ строительныхъ матеріаловъ. На этомъ же транспортѣ отправлены къ мѣсту крушенія военный инженеръ Овсеенко и корабельный инженеръ Титовъ, для выполненія необходимыхъ работъ по сохраненію и исправленію клипера.

Съ полною водою, во время новолунія, клиперъ постепенно поттаскивали къ берегу, такъ что форштевень его находился отъ утеса лишь въ 15 саженяхъ. Для защиты отъ льда, предполагали вбить сваи; но оказалось, что наносный слои песку имѣетъ

только 4 фута глубины. Послѣ этого опыта всѣ люди были обращены на рубку ряжей.

30 октября принесло къ берегу первый ледъ, который уносило въ море нѣсколько разъ, и онъ окончательно сталъ только въ концѣ ноября.

Подробности о ходѣ работъ какъ для предохраненія клипера отъ льда, такъ и при снятіи его съ мели изложены въ обзорѣ крушенія судовъ; здѣсь слѣдуетъ только замѣтить, что клиперъ былъ успѣшно сохраненъ отъ льда и въ исходѣ мая 1862 г., при содѣйствіи корвета «Калевала», парохода «Америка» и транспорта «Японецъ» стянутъ съ мели, а въ ночь съ 31 мая на 1-е іюня вышелъ на рейдъ, на буксирѣ парохода «Америка».

5 іюня пароходъ «Америка» привелъ клиперъ въ де-Кастри. Переходъ этотъ совершонъ въ 14 часовъ. Лодка «Моржъ» конвоировала клиперъ до де-Кастри. Клиперъ пользуясь тихимъ NO, несъ трисели и стакселя и тѣмъ увеличилъ ходъ на 2 узла. Послѣ того, корветъ «Калевала» и пароходъ «Америка» перевезли съ Сахалина въ де-Кастри всѣ вещи клипера.

23 іюня «Гайдамакъ», на буксирѣ клипера «Абрекъ», вышелъ изъ де-Кастри и 28-го прибылъ въ Хакодате, откуда вышелъ на буксирѣ того же клипера 1 іюля; 8 іюля сталъ на якорь у острова Тсу-сима, и, выйдя отсюда на другой день, 12-го прибылъ въ Шанхай.

Здѣсь клиперъ 2 августа былъ введенъ въ докъ, для исправленій. 16-го былъ выведенъ изъ дока, а 30-го снова введенъ въ докъ. Причины выхода изъ дока были слѣдующія: вопервыхъ неловкое помѣщеніе клипера, вмѣстѣ съ другимъ пароходомъ, мѣшавшимъ работамъ; во-вторыхъ замедленіе въ пріисканіи лѣса для штевней и киля, а въ-третьихъ медленность механическаго завода, изготовлявшаго коробки. Между тѣмъ клиперъ принужденъ бы былъ платить лишнія деньги за каждыя сутки стоянки въ докѣ.

По окончаніи всѣхъ работъ клипера, о которыхъ будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ, онъ 12 октября 1862 г. вышелъ изъ дока, а 30 октября снялся съ якоря для слѣдованія въ Нагасаки.

По выходѣ изъ дока, пары можно было развести первый разъ 19 октября. Дѣйствіе машины было очень удовлетворительно. Въ

первый день по выходѣ изъ дока, въ немъ показалась течь до $^1/_4$ дюйма въ часъ; но вскорѣ она совершенно остановилась.

Оставивъ Шанхай въ 3 часа пополудни, къ захожденію солнца бросили якорь въ Ян-це-Кіангѣ, пройдя баръ Вусунга. На слѣдующее утро съ разсвѣтомъ, продолжали путь и, пройдя камни Amherst, взяли курсъ на SW оконечность острова Готто.

Ровный вѣтеръ отъ NO, много замедлилъ ходъ клипера. На другой день вѣтеръ отошелъ къ N и позволилъ въ помощь парамъ нести трисели. Такое состояніе погоды продолжалось и все 2 ноября. Въ этотъ день послѣ полдня, открылись камни Паллады; SO высоты о-ва Готто показались въ 11-мъ часу ночи на траверзѣ. 3 ноября бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ. Такимъ образомъ весь этотъ переходъ сдѣланъ подъ парами.

14 ноября клиперъ оставилъ Нагасаки, по распоряженію начальника эскадры, и 20 ноября прибылъ на Гонъ-Конгскій рейдъ. За исключеніемъ выхода изъ Нагасаки весь переходъ совершонъ подъ парусами. Прекративъ пары и поднявъ винтъ по обходѣ о-ва Ива-сима, клиперъ вступилъ подъ паруса при ровномъ вѣтрѣ отъ N; но муссонъ тотчасъ же сталъ стихать и подъ лиселями ходъ не превышалъ 7 узловъ. Къ разсвѣту слѣдующаго дня вѣтеръ еще болѣе стихъ. Наконецъ въ 9 часовъ вечера 16-го получили настоящій муссомъ отъ NW. Съ нимъ клиперъ пробѣжалъ остальную часть пути очень быстро и благополучно. За первыя двое сутокъ ходъ рѣдко падалъ ниже 11 узловъ и пройденно по лагу 528 миль.

Въ Формозскій проливъ вошли 18-го ноября, а на видъ китайскаго берега пришли въ широтѣ 23° 40′ N. Ожиданіе разсвѣта заставило убавить парусовъ, а между тѣмъ вѣтеръ стихалъ, такъ что бросили якорь на Гонъ-Конгскомъ рейдѣ только ночью 20 ноября, войдя на рейдъ восточнымъ проходомъ.

Оставивъ Гонъ-Конгъ 20 декабря, для слѣдованія въ Манилу, въ теченіе сутокъ имѣли крѣпкій ONO, съ большою зыбью, при которой, чтобы держаться на курсѣ, должны были дѣйствовать машиною, а за тѣмъ когда вѣтеръ отошелъ и прекратили пары, то сила его на столько уменьшилась, что хода было только отъ 6 до 7 узловъ. По мѣрѣ же приближенія къ Люсону вѣтеръ постепенно переходилъ въ штиль, и въ 100 миляхъ отъ входа въ

Манильскій заливъ, 24 декабря, опять дали ходъ машинѣ и подъ парами въ тотъ же день отдали якорь на Манильскомъ рейдѣ.

По распоряженію начальника эскадры слѣдующіе два мѣсяца предписано было «Гайдамаку» плавать, вмѣстѣ съ корветомъ «Новикъ», который нашли здѣсь на рейдѣ. Сначала предписывалось плаваніе по Сулуйскому и другимъ морямъ, омывающимъ Филипинскіе и сосѣдніе съ ними острова, а потомъ посѣтить и нѣкоторые порта въ Сіамѣ, Кохинхинѣ и Китаѣ.

Оставивъ Манилу 2 января 1863 года, и отбуксировавъ корветъ «Новикъ» за маякъ, вступили подъ паруса, съ тихимъ NO. Къ 3 часамъ ночи обогнули о-въ Fortuna и пользуясь благопріятною перемѣною вѣтра, легли ко входу въ проливъ St. Bernardino, гдѣ вѣтеръ зашелъ. Не считая безопаснымъ лавировать въ узкости, развели пары и къ утру 4 января дошли до порта Renblon, гдѣ и бросили якорь.

Вечеромъ того же дня снялись съ якоря и направились въ Ило-Ило на островѣ Panay. Маловѣтріе и штиль задержали суда все 5 число въ виду о-ва Сабуянъ, и только въ ночь на 6 января могли лечь настоящимъ курсомъ. На ночь клиперъ сталъ на якорь у острова Calagnan, а «Новикъ» остался подъ парусами.

Утромъ 7-го продолжали путь къ югу шхерами; корветъ держался мористѣе. Во второмъ часу корветъ сдѣлалъ сигналъ, что онъ сталъ на мель. Вода стала сбывать и при завозѣ якоря, при полномъ заднемъ ходѣ машины, корветъ не могъ сойти съ мели. Тогда былъ посланъ въ Ило-Ило офицеръ на катерѣ, съ просьбою объ оказаніи помощи мелкими судами. Къ вечеру, все, что только можно было, выгружено съ корвета на клиперъ и въ 8-мъ часу, при содѣйствіи машины клипера, корветъ снялся съ мели. Къ вечеру 8-го числа окончили подъемъ корветскихъ якорей, которые были сброшены.

9-го утромъ снялись съ якоря и слѣдуя малымъ ходомъ въ ожиданіи корвета, клиперъ приткнулся къ 8 ф. банкѣ.

Дѣйствіе машины заднимъ ходомъ и завозъ верпа сняли клиперъ съ мели. Въ $^3/_4$ 3 го часа бросили якорь въ Ило-Ило, противу устья рѣки. Простоявъ здѣсь два дня, пошли далѣе, а 14-го подошли къ S оконечности о-ва Минданао и проштилѣвавъ тутъ до утра,

развели пары и къ 10 часамъ бросили якорь противу Замбоанга. За тѣмъ 17 января отправились къ порту Изабелла на N сторонѣ острова Basilan, гдѣ испанцы имѣютъ складъ угля. Въ портъ этотъ прибыли въ тотъ же день. Принявъ вмѣстѣ съ корветомъ 130 тон. угля, 18 числа оставили портъ и пошли къ о-ву Сулу. Въ 3 часа ночи отдали якорь у о-ва Талуянъ, и въ тотъ же день перешли къ столицѣ о-ва Сулу.

Осмотрѣвъ селеніе Сулу въ тотъ же день отправились обратно въ Манилу, а 22-го вечеромъ бросили якорь при входѣ въ бухту Loog на W берегу о-ва Табласъ, а 23-го перешли въ самую бухту, гдѣ провели два дня въ практическихъ упражненіяхъ.

Переходъ въ Сулу и Loog и оттуда въ Манилу сдѣлали исключительно подъ парами, частію съ свѣжимъ противнымъ вѣтромъ. При такихъ обстоятельствахъ корветъ «Новикъ» задерживалъ клиперъ. Подъ парусами же корветъ уходилъ впередъ.

26 января клиперъ и корветъ прибыли въ Манилу, послѣ трехнедѣльнаго плаванія.

Нагрузившись углемъ и взявъ корветъ «Новикъ» на буксиръ, 29 января 1863 года клиперъ оставилъ Манилу, для слѣдованія въ Банкокъ. Переходъ занялъ 9 дней: изъ нихъ 6 подъ парусами, 1½ дня на буксирѣ корвета «Новикъ» и остальное время подъ парами, буксируя корветъ.

Муссонъ былъ очень тихій, преимущественно отъ ONO. 7 февраля отдали якорь въ заливѣ Банкокъ.

10 февраля оставили Банкокскій рейдъ и, не прекращая паровъ, 14-го въ полдень были у мыса Св. Іакова, гдѣ обыкновенно принимаютъ лоцмановъ, для слѣдованія рѣкою Денгнай къ Сайгону. Переходъ замедлился противными вѣтрами и необходимостію брать корветъ на буксиръ по истеченіи 2-хъ сутокъ хода, такъ какъ трубки его котловъ засаривались.

Сдѣлавъ здѣсь запасъ угля, клиперъ вмѣстѣ съ корветомъ 18-го числа оставили Сайгонъ. На пути пришлось бороться съ противными вѣтрами и теченіями. Путь лежалъ все время въ виду береговъ Кохинхины, о-ва Гайнана и Китая. Муссонъ только разъ отошелъ на столько къ O, что могли воспользоваться имъ для пересѣченія Тонкинскаго залива подъ парусами; остальное время пришлось выгребать подъ парами. Но какъ француз-

скій уголь сгоралъ быстрѣе англійскаго, то по приходѣ къ берегамъ Китая, въ 180 миляхъ отъ Гонъ-Конга, на клиперѣ оставалось его лишь на 17 часовъ, а на корветѣ на сутки. Обстоятельство это заставило суда вступить подъ паруса. Въ теченіе 2 сутокъ, лавировкою подвинулись по курсу 60 миль и 27-го развели пары, а 28 февраля стали фертоингъ на Гонъ-Конгскомъ рейдѣ.

4 марта клиперъ вышелъ изъ Гонъ-Конга при свѣжемъ NO вѣтрѣ, подъ парами и парусами. 5 марта, послѣ полудня, нашла густая пасмурность. Въ 5 часовъ пополудни, когда клиперъ находился по счисленію отъ мыса Good Hope на SO 5°, въ 17 миляхъ, убрали паруса. Въ 8 час. остановили машину и бросили дипъ-лотъ, который показалъ глубину 25 саженъ. Вѣтеръ дулъ отъ NOtN, легли на ONO и поставили гротъ и трисели. Въ 9 час. клиперъ ударился о каменья. Тотчасъ остановили машину и положили лѣво на бортъ. Въ слѣдствіе удара, на клиперѣ показалась течь форштевнемъ, въ малярной каютѣ. Вооруживъ помпы и бранспойты, начали качать воду и, убравъ паруса, дали малый ходъ машинѣ впередъ. Послѣ двухъ ударовъ, около середины клипера, онъ сошелъ на свободу. Течь усиливалась, пустили въ ходъ машинныя помпы и взяли курсъ къ SSW, обратно въ Гонъ-Конгъ. Для уменьшенія течи, проконопатили поврежденную часть клипера снутри и приготовили парусъ, дабы въ случаѣ надобности подвести подъ нее. Въ 10 ч. взяли курсъ SWtW и поставили фокъ. За тѣмъ, идя по 9 и 10 узловъ, въ 6 часовъ взяли курсъ W, прямо на Гонъ-Конгъ, куда и прибыли въ 7 часу. На якорѣ откачивали воду машинными помпами.

7 марта, въ 4 ч. утра, снялись съ якоря и подъ проводкою лоцмана пошли въ Вампоа, гдѣ бросили якорь въ $^1/_2$ 12 часа, подняли винтъ и продолжали дѣйствовать машиною для выкачиванія воды. 8 августа втянулись въ докъ. По осмотрѣ клипера, на немъ оказались нижеслѣдующія поврежденія: баксовая штука киля оторвана на 15 футъ, вмѣстѣ съ частію дейдвуда и нижнею штукою форштевня до 5 футовой марки, на 4 фута въ высоту и на 8 въ длину; обшивныя доски измочалины; мѣдная обшивка сорвана съ обѣихъ сторонъ киля на длину 47 футъ и на 3 листа въ вышину.

Исправленія клипера производились частными и казенными мастеровыми до 25 марта. Въ этотъ день клиперъ вышелъ изъ дока и перешелъ въ Гонъ-Конгъ, а 27 марта снялся съ якоря съ Гонъ-Конгскаго рейда. Къ вечеру 30-го достигъ параллели о-ва Чусана, и на ночь бросилъ якорь во входѣ въ Pinhoe.

Утромъ продолжали плаваніе, а вечеромъ бросили якорь въ Шанхаѣ. Весь переходъ продолжался четверо сутокъ, исключительно подъ парами. Первые два дня имѣли довольно ровный муссонъ отъ NO; за тѣмъ сутки штиля и нѣсколько часовъ SW, за которыми опять слѣдовалъ NO, но весьма умѣренный.

4 апрѣля клиперъ отправился къ устью р. Пейхо, куда и прибылъ 7 апрѣля, сдѣлавъ весь переходъ подъ парами, по причинѣ противнаго вѣтра.

11 апрѣля клиперъ, имѣя на буксирѣ лодку «Моржъ», отправился въ Шанхай и 12 апрѣля сталъ на якорь въ бухтѣ Chi-fau, откуда вышелъ съ буксиромъ же 13-го, подъ парами, а 15-го бросилъ якорь въ Ян-це-Кіангѣ, и 16-го пришелъ въ Шанхай.

23-го апрѣля отправились по р. Ян-це-Кіангу и 5 мая бросили якорь у города Hankow.

Простоявъ здѣсь двое сутокъ, 7-го направился внизъ по Янце-Кіангу и 10-го прибылъ въ Шанхай.

13 мая клиперъ вышелъ изъ Шанхая, подъ парами, для слѣдованія въ Нагасаки, куда и прибылъ 15 мая. Взявъ лодку «Моржъ» на буксиръ, въ тотъ же день вышли подъ парами въ море, и 18-го прибыли къ островамъ Saddle, гдѣ и стали на якорь.

22-го числа обходили о-ва Saddle для отысканія корвета «Богатырь» съ поврежденнымъ гребнымъ валомъ. Встрѣтивъ корветъ «Богатырь», взяли его на буксиръ и 23-го отвели къ о-ву Rugged, а 24-го клиперъ перешелъ въ Шанхай, откуда 31-го снова возвратился къ о-ву Rugged.

1 іюня клиперъ съ начальникомъ эскадры отправился въ Нагасаки, куда и прибылъ 3-го числа, сдѣлавъ этотъ переходъ подъ парами и парусами, при тихомъ SO вѣтрѣ.

4 іюня клиперъ вышелъ изъ Нагасаки, для слѣдованія въ Хакодате и южныя гавани. Начавъ плаваніе подъ парусами, 5-го

числа, по случаю штиля, развели пары и 8 го прибыли въ Хакодате.

Выйдя изъ Хакодате 16-го, клиперъ прибылъ 17-го числа въ бухту Св. Ольги, откуда 19-го ушелъ въ Кусунай, де-Кастри и Николаевскъ, куда и прибылъ 23 іюня.

Получивъ здѣсь назначеніе обойти южныя гавани, клиперъ 8 іюля вышелъ изъ Николаевска и посѣтивъ де-Кастри, Дуэ, Императорскую гавань, Кусунай, 28-го прибылъ въ Хакодате, откуда вышелъ 31 іюля и посѣтивъ гавани Св. Ольги, бухту Новикъ, Золотой Рогъ, Владивостокъ, Новгородскую гавань, бухту Находка, Императорскую гавань и Дуэ—18 августа возвратился въ Николаевскъ.

Здѣсь командиръ клипера получилъ предписаніе контръ-адмирала Попова о слѣдованіи въ С.-Франциско. Съ разрѣшенія командира Сибирской флотиліи немедленно было приступлено къ переформированію команды клипера, такъ какъ изъ поступившихъ прежде, многіе оказались неспособными къ морю. Вообще изготовленіе клипера къ продолжительному плаванію было окончено только 24 августа, и въ тотъ же день клиперъ снялся съ якоря а 26-го пришелъ въ Дуэ, гдѣ погрузивъ 230 тоннъ угля, 28-го продолжалъ плаваніе. На пути въ Дуэ, заходили въ де Кастри, для сдачи тамъ провіанта.

То вступая подъ паруса, то разводя пары, клиперъ вошелъ въ Лаперузовъ проливъ 30 августа. Къ захожденію солнца пары прекратили и до 1 сентября подвигались подъ парусами къ проливу Пико или Екатерины, при вѣтрахъ NO и O. Подойдя къ сѣверо-западной оконечности о-ва Кунашира, съ разсвѣтомъ 1 сентября, при противномъ маловѣтріи, развели пары, подъ которыми оставались до утра 2 сентября. Затѣмъ вѣтеръ началъ быстро раздуваться отъ ONO и къ 6 ч. вечера принудилъ остаться подъ однимъ гротъ-марселемъ и штормовыми триселями. Этотъ вѣтеръ дулъ до вечера 3 сентября, когда онъ отошелъ на столько, что позволилъ держать на румбѣ.

Дни 4 и 5 сентября дулъ свѣжій NW и W, и они были лучшіе изъ всего перехода, такъ какъ съ прекращеніемъ ихъ и вплоть до приближенія къ С.-Франциско, не имѣли хорошихъ попутныхъ

вѣтровъ, а все болѣе изъ NO и SO четвертей и иногда тихіе отъ SW.

22 сентября, послѣ довольно свѣжаго вѣтра отъ S, замѣчено было, что форъ-брамъ-стеньга переломилась немного выше шкива марса-драйрепа. Чтобы не терять времени, необходимаго на перемѣну стеньги, и такъ какъ вѣтеръ стихъ, — развели пары на 6 часовъ.

По мѣрѣ приближенія къ берегамъ Америки вѣтра постепенно отклоняли курсъ клипера къ сѣверу, такъ что въ полдень 26 сентября находились всего въ 100 миляхъ отъ устья р. Колумбіи. На слѣдующій день подошли къ бурунамъ на барѣ рѣки; но густой туманъ и неимѣніе лоцмановъ, не дозволили войти въ рѣку, куда командиръ клипера хотѣлъ забѣжать, чтобы освѣдомиться о политическихъ дѣлахъ Европы.

Продолжая плаваніе, на слѣдующій день имѣли свѣжій SO. До 4 октября подвигались весьма медленно при упорныхъ вѣтрахъ отъ SO, S и SW, часто и быстро мѣнявшихся въ направленіи и силѣ. 4-го числа, въ 150 миляхъ отъ С.-Франциско, развели пары, и на другой день бросили якорь на рейдѣ, гдѣ поступили въ составъ эскадры контръ-адмирала Попова.

Стоя на якорѣ у о-ва Мэръ и въ самомъ С.-Франциско клиперъ нѣсколько разъ выходилъ въ море, для практическаго плаванія.

8 марта 1864 г. въ составѣ эскадры вышли въ крейсерство у береговъ Калифорніи и 12-го возвратились къ о-ву Мэръ.

Получивъ здѣсь разрѣшеніе слѣдовать въ Балтику, клиперъ, 23 апрѣля, вышелъ изъ С.-Франциско для слѣдованія въ Акапулко.

22.

Корветъ „Рында“.

23 августа 1862 г. корветъ «Рында», по распоряженію начальника эскадры, вышелъ изъ Хакодате для слѣдованія къ Шантарскимъ островамъ и въ Аянъ, чтобы отобрать свѣдѣнія отъ мѣстнаго начальства о дѣйствіяхъ китобойныхъ судовъ въ Охотскомъ морѣ.

Пользуясь этимъ случаемъ, командиръ корвета предпринялъ пройти въ Охотское море черезъ Амурскій лиманъ и 30 августа зашелъ въ де-Кастри за дровами.

2 октября отправились по лиману; но въ тотъ же день за туманомъ стали на якорь у мыса Лазарева. На другой день, продолжая плаваніе, корветъ сталъ на мель на 14 фут. глубинѣ; но при полной водѣ, съ помощію завезеннаго якоря, снялись и пошли далѣе, имѣя впереди два катера, которые шли съ промѣромъ подъ парусами, кромѣ того, что на корветѣ бросали лоты съ обѣихъ сторонъ. Не смотря однако же на эти предосторожности, корветъ прикасался къ мелямъ у Чамкутъ, Чомэ и Хаземифъ.

Плавая такимъ образомъ, корветъ утромъ 5 октября подошелъ къ выходу въ Охотское море, гдѣ и сталъ на нѣсколько часовъ на якорь, чтобы поднять барказъ. Въ Охотское море вступили подъ парусами, прекративъ пары при S вѣтрѣ, дувшемъ 12 часовъ. Затѣмъ вѣтеръ скрѣпчалъ и перешелъ къ WNW. Съ полночи на 8 сентября вѣтеръ сталъ стихать и корветъ, въ 85-ти миляхъ отъ Аяна, развелъ пары и того же дня вечеромъ, при штилѣ, вошелъ на Аянскій рейдъ.

Изъ Аяна корветъ отправился на Шантарскіе острова 13 октября. Подходя къ проливу, отдѣляющему Большой Шантаръ отъ Феклистова острова, корветъ встрѣтилъ весьма сильное теченіе. Вечеромъ вошли въ бухту въ южной части Феклистова острова. На другой день рубили дрова и сдѣлали промѣръ въ бухтѣ.

Окончивъ перевозку дровъ и промѣръ въ двухъ сосѣднихъ бухтахъ, 16 сентября отправились подъ парусами въ Тугурскій заливъ, и шли вдоль лѣваго его берега. Къ вечеру подошли къ бухтѣ Мамга, и у входа въ нее стали на якорь.

На другой день корветъ, подъ парами, отправился на Малый Шантаръ, куда прибылъ къ полдню и сталъ на якорь. Пополнивъ запасъ дровъ и сдѣлавъ промѣръ неизвѣстной до того бухты, защищенной отъ всѣхъ вѣтровъ, 19 октября снялись съ якоря и отправились въ Хакодате.

21 сентября обогнули мысъ св. Елизаветы и пошли вдоль восточнаго берега Сахалина. 23 сентября, въ широтѣ 51° 10′ N,

долготѣ 145° О, встрѣтили свѣжій противный вѣтеръ, продолжавшійся слишкомъ сутки. 27 сентября подошли къ Леперузову проливу и вступили подъ пары. На другой день съ попутнымъ теченіемъ вышли въ Японское море и вступили подъ паруса. На параллели Строгоновой бухты заштилѣли, почему принуждены были развести пары, которыхъ, за противнымъ маловѣтріемъ, не прекращали до самаго Хакодате, куда прибыли 30 сентября.

9 октября корветъ отправился въ Нагасаки. На этомъ переходѣ особенныхъ случаевъ не имѣлъ, кромѣ штиля, въ продолженіе 12 часовъ (13 октября), и потомъ весьма крѣпкаго противнаго вѣтра, когда обогнули острова Готто, замедлившаго переходъ корвета въ Нагасаки до 17 октября.

21 ноября корветъ вышелъ изъ Нагасаки, для слѣдованія въ Хакодате. Переходъ до этого порта совершонъ въ 5 дней. Въ Хакодате корветъ поступилъ въ распоряженіе нашего консула.

28 января 1863 г. пришелъ на смѣну «Рындѣ» корветъ «Калевала», а корвету «Рында» назначено было идти въ Шанхай. Окончивъ съ берегомъ всѣ расчеты, 1 февраля корветъ вышелъ изъ Хакодате подъ парами, при умѣренномъ вѣтрѣ отъ NW. На траверзѣ Матсмая, не прекращая паровъ, корветъ лежалъ подъ триселями; но къ ночи вѣтеръ стихъ и плаваніе до Нагасаки, а потомъ и до Шанхая, сопровождалось большею частію штилями, которые заставили корветъ зайти за углемъ въ Нагасаки.

11 февраля стали фертоингъ, на Шанхайскомъ рейдѣ, гдѣ приступили къ окраскѣ корвета, тягѣ такелажа и обмундированію команды.

Окончивъ всѣ расчеты, корветъ 12 марта, взявъ почту, вышелъ изъ р. Вусунга. Плаваніе Корейскимъ проливомъ при свѣжихъ вѣтрахъ и туманахъ было не легкое, и только 21 марта вечеромъ «Рында» бросилъ якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

31 марта, по приходѣ корвета «Новикъ» въ Хакодате, получено предписаніе начальника эскадры, чтобы корвету «Рында» слѣдовать въ Ситху, а оттуда къ устью рѣки Стахинъ, гдѣ послать экспедицію вверхъ по рѣкѣ, оставаясь у устья рѣки не болѣе двухъ недѣль. По исполненіи же этого порученія, дозволялось зайти на о-въ Ванкуверъ, въ С.-Франциско, на Сандвичевы острова и 15 октября прибыть въ Шанхай.

«Рында» отправился по назначенію 11 апрѣля. Придерживаясь дугѣ великаго круга, на сколько позволяла гряда Алеутскихъ острововъ, а также расчитывая на свѣжіе попутные вѣтра въ большихъ широтахъ, избранный корветомъ путь далъ вполнѣ удовлетворительный результатъ. 22-хъ дневный переходъ былъ сдѣланъ исключительно подъ парусами, кромѣ выхода и входа. Обстоятельства сопровождавшія это плаваніе были весьма благопріятны; попутный вѣтеръ быстро пронесъ корветъ вдоль Курильской гряды. 14 апрѣля прошли камень Св. Лаврентія, въ разстояніи 3 миль, но его не видали.

16 апрѣля, въ широтѣ 46°, вѣтеръ сталъ постепенно свѣжѣть и, измѣняясь черезъ O къ N, перешелъ наконецъ къ SW. Продолжая плаваніе, при тѣхъ же обстоятельствахъ, до меридіана 180°, имѣя суточные переходы отъ 117 до 222 миль и находясь въ широтѣ 49°, встрѣтили непродолжительные штили, вмѣстѣ съ вѣтрами отъ O. Склонивъ курсъ нѣсколько къ S и уменьшивъ широту на 1°, получили опять южные вѣтра, которые не оставляли уже корветъ до самой Ситхи.

2 мая, когда корветъ находился въ 120 миляхъ отъ входнаго мыса, вѣтеръ сталъ заходить къ O. Къ вечеру развели пары и 3 мая ошвартовились въ Новоархангельской гавани.

7 мая корветъ отправился подъ парами къ устью р. Стахинъ, а 8 мая бросилъ якорь у редута Св. Деонисія. На другой день, послѣ сдѣланнаго промѣра, корветъ перешелъ къ лѣвому берегу устья, гдѣ и сталъ на якорь.

10 мая на катерѣ и вельботѣ были посланы въ рѣку лейтенанты Бурачекъ и Перелешинъ, изъ которыхъ первому предложено было изслѣдовать часть рѣки, находящуюся въ нашихъ границахъ, а второму, слѣдуя съ возможною скоростію, достигнуть мѣста, занимаемаго золотопромышленниками и узнать отъ нихъ обо всемъ, интересующемъ правленіе колоній.

19 мая возвратился лейтенантъ Перелешинъ, подымавшійся вверхъ по рѣкѣ на 125 миль; но онъ не дошелъ до работъ золотопромышленниковъ по быстротѣ теченія рѣки, водоворотамъ, множеству камней и краткости срока, назначеннаго для экспедиціи.

23 мая возвратился и лейтенантъ Бурачекъ, окончивъ возложенное на него порученіе. Также представилъ свои занятія по изы-

сканію фарватера и опись самаго устья—корпуса штурмановъ прапорщикъ Дуркинъ.

24 мая корветъ «Рында» оставилъ устье р. Стахинъ и пришелъ въ Ситху на другой день вечеромъ. 28 мая корветъ оставилъ Ситху, отправясь по назначенію. Корветъ вышелъ подъ парами, при совершенномъ штилѣ, имѣя на буксирѣ компанейскій баркъ «Князь Меншиковъ»; но, отойдя 8 миль, отдали буксиръ.

Переходъ корвета отъ Ситхи до бухты Эскимольтъ сопровождался неблагопріятными обстоятельствами: свѣжіе противные вѣтра и штили задержали корветъ въ морѣ до 9 іюня, когда вошли въ проливъ Жуанъ-де-Фука, пробывъ въ пути 12 дней. Въ проливѣ уменьшили ходъ до 4 узловъ, неся одинъ гротъ-марсель при попутномъ вѣтрѣ и имѣя горячую воду въ котлахъ, разсчитывали на другой день бросить якорь въ Эскимольтѣ, но туманъ поутру заставилъ корветъ придержаться къ южному берегу пролива и остановиться на якорѣ въ Angelos-Bay, и только къ 3-мъ часамъ пополудни 10 іюня стали на якорь въ Эскимольтѣ, между судами англійской эскадры Тихаго океана.

Получивъ уголь изъ мѣстныхъ копей, 13 іюня «Рында» отправился въ С.-Франциско, куда прибылъ благополучно 17 іюня, имѣя на этомъ переходѣ свѣжій попутный вѣтеръ.

Окончивъ погрузку провизіи и приготовивъ корветъ къ предстоявшему плаванію, 6 іюля 1863 г. «Рында» вышелъ изъ С.-Франциско, пройдя ночью маякъ Фаралонесъ и, вступивъ подъ паруса, взялъ курсъ прямо на Сандвичевы острова, куда и прибылъ на 14 день, пробѣжавъ 2000 миль при тихихъ вѣтрахъ, дувшихъ постоянно между N и NO. Съ приходомъ въ Гонолулу, на другой же день приступлено было къ оконапачиванію наружнаго бархоута.

31 августа вышли изъ Гонолулу подъ парами, и отойдя на 35 миль, вступили подъ паруса, при тихомъ пасатѣ, который донесъ корветъ до банки Крузенштерна. За тѣмъ благопріятныя обстоятельства измѣнились: самые тихіе вѣтра отъ NO до SO, подвигали корветъ по 40 и 70 миль въ сутки, въ продолженіе 10 дней; тогда пошли искать вѣтра на югъ, и измѣня широту на 2°, получили болѣе ровный NO, съ которымъ корветъ легъ по параллели 20°, до меридіана 156° 44′ O, а отсюда начали

подыматься къ сѣверу, мимо острововъ Бонинъ-Сима. 31 августа, находясь въ 135 миляхъ отъ меридіана этихъ острововъ, вѣтеръ сталъ свѣжѣть, провожая корветъ въ продолженіе двухъ дней. Наконецъ, признаки урагана заставили корветъ привести на правый галсъ и остаться подъ гротъ-триселемъ въ рифахъ и бизанью. Однакожъ ураганъ этотъ продолжался недолго, и черезъ день корветъ снова продолжалъ плаваніе по курсу. 5-го числа прошли южнымъ проливомъ группу острововъ Лю-чу, а 8-го подошли къ Сѣдельнымъ островамъ, гдѣ на ночь стали на якорь. 9-го вошли въ Вусунгъ.

Сдѣлавъ запасъ угля и провизіи, 11 сентября оставили Шанхай для слѣдованія въ Хакодате, куда прибыли на 12 день, при благопріятныхъ обстоятельствахъ. Взявъ полный запасъ угля и провизіи, 26 сентября оставили Хакодате и пошли въ С.-Франциско. Первые два дня по выходѣ пришлось бороться съ довольно свѣжими противными вѣтрами; за то послѣдующіе дни были большею частію благопріятные, и при постоянныхъ вѣтрахъ между S и SW сдѣлали этотъ переходъ весьма спокойно. 26 октября бросили якорь на рейдѣ С.-Франциско.

Находясь здѣсь въ составѣ эскадры контръ-адмирала Попова, корветъ нѣсколько разъ выходилъ въ море для практическаго плаванія, а 15 марта 1864 г. оставилъ берега Калифорніи для обратнаго слѣдованія въ Кронштадтъ.

23.

Корветъ „Новикъ“.

По прибытіи 8 августа 1862 г. изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Хакодате, корветъ «Новикъ» получилъ назначеніе—до прихода корвета «Богатырь», состоять въ вѣдѣніи консула, а когда этотъ корветъ прибудетъ въ Хакодате, то, взявъ съ него паровой барказъ и два 60-ти ф. орудія, отправиться въ Владивостокъ, къ описи, гдѣ и находиться въ распоряженіи начальника описныхъ работъ, подполковника Бабкина.

Корветъ «Богатырь» прибылъ въ Хакодате 16 августа, а къ

23-му окончили всѣ работы по изготовленію корвета къ предназначенному плаванію, и въ тотъ же день онъ отправился въ море, подъ парами. 26 августа корветъ прибылъ въ Владивостокъ, гдѣ нашелъ клиперъ «Разбойникъ», съ подполковникомъ Бабкинымъ.

30 августа снялись съ якоря и при поворотѣ стали на мель, но съ прибылью воды снялись. Съ 30 августа начали производить гидрографическія работы къ югу отъ Владивостока, Русскаго острова и группы мелкихъ острововъ, еще до того времени никѣмъ не описанныхъ.

1 октября начались туманы, а потому работы по описи были прекращены; но на шлюпкахъ продолжали дѣлать промѣръ.

13 октября, нагрузившись углемъ и сдавъ паровой барказъ въ Владивостокѣ, 18 октября снялись съ якоря, а 26 октября прибыли на рейдъ Нагасаки, сдѣлавъ этотъ переходъ при перемѣнныхъ тихихъ вѣтрахъ и преимущественно изъ южной половины компаса.

21 ноября корветъ оставилъ Нагасакскій рейдъ подъ парами, при тихомъ NO вѣтрѣ и по выходѣ въ море прекратили пары. Имѣя все время тихіе попутные вѣтра, 25 ноября вступили въ Формозскій проливъ, а 27-го подошедъ къ Гонъ-Конгу, развели пары и въ тотъ же день бросили якорь на рейдѣ этого порта.

1 декабря, сдѣлавъ запасъ угля и провизіи, вышли въ море, подъ парами, при штилѣ. 2-го числа получили умѣренный NO вѣтеръ, и тогда подняли винтъ. Вѣтеръ этотъ сопровождалъ корветъ до самой Манилы, гдѣ стали на якорь 5 декабря.

2 января 1863 г. корветъ «Новикъ», вмѣстѣ съ клипером «Гайдамакъ» оставилъ Манилу, для плаванія между островами Филипинскаго и Сулуйскаго архипелага и послѣ трехъ-недѣльнаго отсутствія, 26 января возвратился въ Манилу (*).

29 января корветъ оставилъ Манилу, вмѣстѣ съ клипером «Гайдамакъ». 7 февраля прибыли въ заливъ Банкокъ, который оставили 10-го, а 14-го пришли въ Сайгонъ.

18-го вышли изъ Сайгона, для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ. 25 февраля корветъ «Новикъ», по сигналу съ клипера «Гайдамакъ»,

---

(*) См. плаваніе клипера «Гайдамакъ».

сталъ лавировать по способности. Не видя успѣха въ лавировкѣ, 27-го корветъ развелъ пары, а 30-го бросилъ якорь на Гонъ-Конгскомъ рейдѣ, гдѣ снова соединился съ клипером ъ «Гайдамакъ».

6 марта, окончивъ обмундированіе команды, корветъ оставилъ Гонъ-Конгъ. Имѣя постоянно то свѣжіе противные вѣтра, то штили, большую часть перехода сдѣлали подъ парами и потому зашли за углемъ въ Амой. 18 марта прибыли въ Шанхай. 22 марта оставили Шанхайскій рейдъ и, идя подъ парами, зашли въ Нагасаки за углемъ. 26-го оставили Нагасаки, а 31 марта пришли въ Хакодате. До Сангарскаго пролива имѣли маловѣтрія, почему большею частію шли подъ парами.

По распоряженію начальника эскадры, 11 іюня «Новикъ» снялся съ якоря съ Хакодатскаго рейда, для слѣдованія въ Шанхай, гдѣ приказано было корветъ ввести въ докъ для осмотра течи въ кормовой части, постепенно усиливавшейся по выходѣ корвета изъ Кронштадта.

Встрѣтивъ свѣжій южный муссонъ въ Японскомъ морѣ, корветъ выигрывалъ лавировкою весьма мало, такъ что приходилось вступить подъ пары, а 21 іюня зашли въ Нагасаки за углемъ. Принявъ уголь и свѣжую провизію, 23 іюня вышли въ море и 26-го бросили якорь въ Вусунгѣ, а на другой день перешли въ Шанхай.

7-го іюля корветъ вошелъ въ докъ, гдѣ сняли мѣдь съ кормовой части, проконопатили подводную часть, нашли раздавшіеся пазы подушекъ колодца, прилегающіе въ штевню и перемѣнили одну доску, проточенную червями. Кромѣ того оказавшіяся гнилыми фока-рею и г[illegible]арса-рею замѣнили новыми. 20-го числа корветъ вышелъ изъ дока.

Дождавшись здѣсь присылки съ завода вала корвета «Богатырь», «Новикъ» доставилъ его на этотъ корветъ и затѣмъ 1 августа отправился въ Нагасаки, для содѣйствія пароходу «Америка» въ постоновкѣ новыхъ котловъ.

O и NO вѣтра не дозволяли корвету до 4 августа дѣлать большихъ суточныхъ переходовъ. Наконецъ въ этотъ день задулъ ровный NW, перешедшій за тѣмъ къ W; онъ быстро довелъ корветъ до Нагасаки, гдѣ 5-го числа бросили якорь.

10 августа корветъ вышелъ въ море подъ парами, при маловѣтріи, а на другой день, получивъ тихій SO, вступилъ подъ паруса и 15-го бросилъ якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

18 августа корветъ оставилъ Хакодатскій рейдъ, получивъ назначеніе слѣдовать въ С.-Франциско. До 26 августа дули западные и южные вѣтра, быстро подвигавшіе корветъ къ О. Но въ этотъ день вѣтеръ сталъ измѣняться и переходить сперва къ N, а потомъ къ NO, тогда развели пары, которые прекратили 28-го числа при задувшемъ тихомъ SO. Послѣ того дули благопріятные вѣтра до 14 сентября.

14 сентября вѣтеръ отъ NNO стихъ и нашелъ туманъ, почему вступили подъ пары. Въ 10 минутъ 6 часа пополуночи увидѣли съ корвета бурунъ, и хотя былъ данъ полный задній ходъ машинѣ, но корветъ, не успѣвъ взять задняго хода, былъ выброшенъ на мель лѣвымъ бортомъ и потерпѣлъ крушеніе.

Команда спасена и была росписана по прочимъ судамъ эскадры. Остатки же разбитаго корвета проданы съ аукціоннаго торга за 1700 долларовъ.

24.

Корветъ „Богатырь“.

По прибытіи 17 августа 1862 г. въ Хакодате, корветъ «Богатырь» получилъ предписаніе начальника эскадры, поступить въ распоряженіе нашего консула.

По распоряженію консула, 7 октября корветъ взялъ на буксиръ зафрахтованный купеческій бригъ, пришедшій изъ Николаевска за солью въ Хакодате, и вывелъ его изъ Сангарскаго пролива; самъ же съ консуломъ отправился въ Юкагаму, куда прибылъ 11 октября. Черезъ четыре дня консулу представилась надобность идти въ Іеддо, гдѣ корветъ и простоялъ 8 дней; потомъ зашли на сутки въ Юкагаму и оттуда ушли обратно въ Хакодате. 27 октября снялись съ якоря съ Хакодатскаго рейда и 3 ноября прибыли въ Нагасаки.

22 ноября снялись съ якоря, а 24-го бросили якорь у

группы острововъ Паркера, въ 90 миляхъ отъ Шанхая. У этихъ острововъ корветъ стоялъ до 2 декабря. Стоянка здѣсь имѣетъ въ жаркое время года большое преимущество передъ Шанхаемъ.

2 декабря снялись съ якоря и пришли въ Гонъ-Конгъ, гдѣ простояли до 24-го числа. Здѣсь климатъ въ зимнее время превосходенъ.

26 декабря ушли изъ Гонъ-Конга, а 2 января 1863 года бросили якорь въ Сингапурѣ, гдѣ и простояли до 18 января.

18 января снялись изъ Сингапура и 21-го прибыли на Анжерскій рейдъ (острова Ява), гдѣ стояли до 23-го числа

23 января отправились въ Мельбурнъ. Черезъ нѣсколько дней по выходѣ въ море, тропическіе жары начали уменьшаться и вскорѣ температура сдѣлалась умѣренною, съ свѣжими вѣтрами и дождями. 18 февраля, на 26 день плаванія, бросили якорь на Мельбурнскомъ рейдѣ. Хорошій климатъ этого мѣста имѣлъ благопріятное вліяніе на здоровье людей.

Здѣсь корветъ простоялъ двѣ недѣли. 3 марта корветъ «Богатырь», подъ флагомъ начальника эскадры, снялся съ якоря изъ Мельбурна подъ парами и взялъ курсъ въ Бассовъ проливъ. 4 марта, подойдя къ меридіану о-ва Kent спустились на якорное мѣсто по W сторону этого острова. Утромъ слѣдующаго дня вышли въ море, а 7-го числа въ 11 ть часовъ стали на якорь у маяковъ порта Джаксонъ. Затѣмъ подъ проводкою лоцмана перешли въ бухту Man of war.

15 марта вышли изъ Сиднея и на нѣсколько часовъ зашли въ Ботани-бей Продолжая за тѣмъ плаваніе въ Новую-Каледонію, все время имѣли свѣжіе противные вѣтра изъ NO четверти.

23 марта бросили якорь въ Портъ-де-Франсъ. Послѣдующее за тѣмъ плаваніе въ обоихъ полушаріяхъ сопровождалось тихими вѣтрами, болѣе отъ О. У Соломоновыхъ острововъ имѣли очень порывистый вѣтеръ.

28 апрѣля, находясь въ шир. 21° N и долготѣ 146° О, при безвѣтріи и сильной зыби отъ N, замѣтили неправильный стукъ у руля. Оказалось, что шпонки, соединяющія голову руля съ баллеромъ, имѣли значительное движеніе. Когда же зыбь улеглась повреждение это было исправлено.

Мая 6-го, подходя къ южнымъ островамъ Японскаго архипелага, вступили подъ пары. 7 мая, при 10 узлахъ ходу и совершенномъ штилѣ, свернулась четырехгранная оконечность вала, входящая въ винтъ. Въ ночь на 8-е число продержались подъ парусами передъ входомъ въ Нагасаки, а утромъ, на буксирѣ купеческаго парохода, пришли на внутренній Нагасакскій рейдъ.

Нагасакское механическое заведеніе не могло принять на себя исправленіе вала, и потому 14 мая корветъ отправленъ, на буксирѣ парохода «Америка», въ Шанхай. У острововъ Готто вступилъ подъ паруса, а 22 мая сталъ на якорь у острововъ Rugged, откуда предположено было отправить валъ въ Шанхай.

31 іюля перешли въ Вусунгъ и въ 10 миляхъ отъ Шанхая простояли до 6 августа.

9 августа корветъ прибылъ въ Нагасаки, который оставилъ 17-го, а 21-го бросилъ якорь въ Владивостокѣ. 26 августа перешли въ гавань Св. Ольги.

27 августа корветъ отправился въ С.-Франциско, черезъ Лаперузовъ проливъ. 35-дневный переходъ до этого послѣдняго порта сопровождался большею частію холодной, дождливой и пасмурной погодой.

Въ этомъ, можно сказать, лучшемъ рейдѣ Соединенныхъ Штатовъ на берегахъ Тихаго океана, корветъ простоялъ около 10 мѣсяцевъ, переходя то къ самому городу, то къ о-ву Мэръ, то въ бухту Соусолито.

8-го марта 1864 года корветъ выходилъ изъ бухты Соусолито для практики и 13-го вернулся обратно

2 мая корветъ снялся съ якоря и 6-го пришелъ въ Esquimault Harbour на Ванкуверѣ. Здѣсь простояли до 9 числа, а 14-го бросили якорь въ Ситхѣ. Этотъ портъ оставили 18-го числа и вторично зашли въ Esquimault 27-го, гдѣ стояли до начала слѣдующаго мѣсяца.

Во время перехода въ Ситху и обратно погоды были часто пасмурныя и дождливыя, и все путешествіе сопровождалось большею частію противными вѣтрами.

Іюнь и іюль мѣсяцы корветъ простоялъ на якорѣ въ С.-Франциско. 1 августа оставили Калифорнію и 16-го прибыли въ

Гонолулу, на Сандвичевы острова. Простоявъ здѣсь недѣлю, 23 августа отправились въ Нагасаки, куда и прибыли 26 сентября.

23 февраля 1865 года корветъ «Богатырь» снялся съ якоря подъ парами, для слѣдованія въ Хакодате. Проходя проливъ Готто, имѣли противный брамсельный вѣтеръ и потомъ штиль Наконецъ въ полночь задулъ легкій SW, тогда корветъ вступилъ подъ паруса.

Въ продолженіе всего перехода имѣли перемѣнные вѣтра отъ всѣхъ румбовъ, большею частію легкіе, и штили. 25 февраля былъ свѣжій вѣтеръ и корветъ въ полвѣтра шелъ по $11/_2$ узловъ. Для входа въ Сангарскій проливъ развели пары и 28-го бросили якорь въ Хакодате.

Исправивъ поврежденія въ машинѣ и принявъ уголь, корветъ 4 марта, по предложенію консула, снялся съ якоря для слѣдованія въ Юкагаму. На этомъ переходѣ разводка паровъ была при выходѣ и входѣ на рейды, въ остальное же время имѣли свѣжіе, даже случалось крѣпкіе попутные вѣтра съ снѣгомъ и дождемъ. 7 марта бросили якорь въ Юкагамѣ.

23 марта корветъ вышелъ изъ Юкагамы съ консуломъ, и прибылъ въ Хакодате 27 марта. Во время перехода дули большею частію попутные вѣтра, въ томъ числѣ и крѣпкіе, особенно ночью на 27 число. Этотъ вѣтеръ, дуя отъ-NO, доходилъ до силы шторма. Разводка паровъ была только для входа въ Сангарскій проливъ и на рейдъ, а также и для выхода изъ бухты Іеддо.

10 мая корветъ оставилъ Хакодате вмѣстѣ съ корветомъ «Варягъ», на которомъ былъ поднятъ флагъ начальника эскадры, и послѣ 5-ти дневнаго плаванія прибылъ въ Владивостокъ. На этомъ переходѣ у него сломался валъ, почему корветъ «Варягъ» 22 мая взялъ «Богатырь» на буксиръ и 25-го привелъ его въ гавань Св. Ольги. Простоявъ здѣсь 5 сутокъ «Богатырь» былъ выведенъ «Варягомъ» въ море, гдѣ онъ вступилъ подъ паруса и отправился въ де-Кастри.

По доставленіи вала изъ Николаевска, корветъ 17 августа снялся съ якоря съ де-Кастринскаго рейда. Имѣя противное маловѣтріе до самаго Дуэ, дошли туда подъ парами 18 августа. При-

нявъ уголь, въ тотъ же день снялись съ якоря, и черезъ $^1/_2$ часа вступили подъ паруса, при противномъ вѣтрѣ. Пролавировавъ до вечера 19 августа, развели пары, а 20-го бросили якорь въ Кусунаѣ. Сдавъ здѣсь грузъ, въ тотъ же день снялись съ якоря и вскорѣ вступили подъ паруса. Идя вдоль сахалинскаго и матсмайскаго береговъ пользовались береговыми бризами и только подойдя къ Сангарскому проливу, ночью на 26-е число, выдержали крѣпкій вѣтеръ отъ OSO. 26-го вѣтеръ стихъ и перешелъ къ SSW. Вечеромъ обогнули мысъ Матсмая и тогда развели пары, въ полночь бросили якорь на наружномъ рейдѣ въ Хакодате, а 27-го перешли на внутренній рейдъ.

30 августа корветъ выдержалъ въ Хакодате, стоя на трехъ якоряхъ подъ парами, сильный ураганъ, продолжавшійся 6 часовъ.

5 сентября, вмѣстѣ съ флагманскимъ корветомъ «Варягъ», «Богатырь» снялся съ якоря подъ парами, для слѣдованія въ Нагасаки. По выходѣ изъ пролива, прекратили пары и продолжали плаваніе подъ парусами при попутныхъ вѣтрахъ до 10 сентября, когда развели пары; но чтобы на ночь не оставаться между островами Готто, зашли въ бухту Кози, на о-вѣ Ики, гдѣ проночевавъ, 12-го вечеромъ бросили якорь въ Нагасаки.

Здѣсь получили предписаніе начальника эскадры—слѣдовать обратно въ Кронштадтъ, почему осмотрѣвъ и исправивъ рангоутъ и такелажъ, 30 сентября оставили Нагасаки и пошли въ Гонъ-Конгъ, для запаса провизіи.

25.

Корветъ „Варягъ“.

По прибытіи 10 января 1865 г. на Нагасакскій рейдъ, корветъ поступилъ въ распоряженіе начальника эскадры.

13 апрѣля корветъ вышелъ въ море и, пройдя подъ парами 8 часовъ, вступилъ подъ паруса. 14-го числа имѣли сначала тихій и попутный вѣтеръ, перешедшій потомъ въ противный и заставившій вечеромъ того же числа вступить подъ пары, для

прохода Ванъ-Дименовымъ проливомъ. Получивъ за тѣмъ вѣтеръ, вступили подъ паруса. Не доходя 200 миль до Юкагамы, при совершенно тихомъ вѣтрѣ и сильномъ теченіи, снова пошли подъ парами, а 19 апрѣля бросили якорь на рейдѣ Юкагамы.

26 апрѣля корветъ снялся съ якоря для слѣдованія съ начальникомъ эскадры въ Хакодате. Пройдя подъ парами 6 часовъ, получили попутный вѣтеръ и пошли подъ парусами; 30 апрѣля, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, въ 25 миляхъ отъ мыса Сирія-Саки, вступили подъ пары. Но въ 7 часовъ вечера нашелъ густой туманъ, такъ что корветъ принужденъ былъ продержаться ночь подъ парусами. Съ разсвѣтомъ 1 мая направились въ Сангарскій проливъ и того же числа бросили якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

10 мая корветъ снялся съ Хакодатскаго рейда и пошелъ въ наши южныя гавани. Пройдя подъ парами меридіанъ мыса Недежда, вступилъ подъ паруса. Имѣя тихіе противные вѣтра и почти постоянно туманъ, прошли 350 миль въ 5 сутокъ; затѣмъ въ 30 миляхъ отъ Владивостока развели пары и въ тотъ же день прибыли въ этотъ портъ.

Простоявъ здѣсь до 25 мая, снялись съ якоря и пройдя подъ парами 66 миль, вступили подъ паруса. Съ тихими вѣтрами приблизились къ заливу Ольги; но, въ 187 миляхъ отъ него, 28 мая пошли подъ парами, имѣя на буксирѣ корветъ «Богатырь», съ сломаннымъ валомъ, и вскорѣ бросили якорь въ этомъ заливѣ.

4 іюня корветъ снялся съ якоря, взявъ на буксиръ корветъ «Богатырь» и вышелъ изъ залива Ольги, при нашедшемъ въ то время туманѣ; но пройдя $2^1/_2$ часа прекратили пары. Плаваніе сопровождалось тихими и ровными вѣтрами съ туманами. Такимъ образомъ шли до 8 іюня, когда заштилѣвъ въ 40 миляхъ отъ Императорской гавани, развели пары и вечеромъ стали тамъ на якорь.

23 іюня вышли подъ парами изъ гавани, при штилѣ и на другой день прибыли къ заливу Дуэ. Принявъ здѣсь уголь, въ тотъ же день пошли въ де-Кастри, гдѣ бросили якорь 25 числа.

Пользуясь двухъ-недѣльною якорною стоянкою въ тихой и

спокоиной Императорской гавани, поправили такелажъ и перемѣнили нѣкоторыя рангоутныя деревья.

Во время якорной стоянки, корветъ преимущественно занимался дессантнымъ ученьемъ. 11 августа корветъ ушелъ въ Кусунай, съ отрядомъ нижнихъ чиновъ сухопутнаго вѣдомства. Идя подъ парами, стали на якорь у этого поста на слѣдующій день, имѣя во все время плаванія и высадки дессанта самыя благопріятныя обстоятельства.

12 августа снялись съ якоря и, пройдя подъ парами 100 миль, при совершенномъ штилѣ, вступили подъ паруса, а 19 августа прибыли въ Хакодате.

5 сентября корветъ вышелъ изъ Хакодате и, пройдя Сангарскій проливъ, вступилъ подъ паруса. 10 сентября, въ 60 миляхъ отъ Корейскаго пролива, развели пары. На другой день, за свѣжестію вѣтра, зашли въ бухту Кози, на западной оконечности острова Ики, а 12-го числа бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

30 сентября корветъ вышелъ изъ Нагасаки, для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ, куда и прибылъ 6 октября, пользуясь попутнымъ NO муссономъ, и только 2 часа шелъ подъ парами, при выходѣ изъ Нагасаки.

Оставивъ Гонъ-Конгъ 28 октября, корветъ шелъ подъ парами до 2 часовъ пополудни слѣдующаго дня. Вступивъ подъ паруса, при свѣжемъ вѣтрѣ, взяли курсъ по восточную сторону острова Формозы, чтобы пользоваться попутнымъ, японскимъ теченіемъ. Слѣдуя этимъ путемъ, корветъ 3 ноября находился уже въ проливѣ Баши, когда былъ застигнутъ четырехъ-дневнымъ жестокимъ штормомъ отъ NO, который потомъ перешелъ къ NW и наконецъ опять къ NO. Этимъ штормомъ корветъ отнесло къ W на 120 миль, какое разстояніе вновь пришлось вылавировать,—это удалось 9 ноября, когда при противномъ вѣтрѣ вступили подъ паруса и прошли между островами Байатъ и Батанъ. За тѣмъ пользуясь совершенно тихою погодою, 13 ноября получили свѣжій NW, который довелъ до береговъ Японіи. 16 ноября бросили якорь въ Нагасаки.

Здѣсь, при спускѣ дымовой трубы, лопнуло звено одной цѣпи, отчего труба, перевѣсившись своею тяжестію на другую цѣпь, сломала чугунное колесо на валикѣ, вокругъ котораго была обвер-

нута цѣпь. Исправленіе этого поврежденія заставило корветъ пробыть въ Нагасаки до 29 декабря, когда онъ отправился въ Хакодате.

По выходѣ въ море, встрѣтили очень свѣжій NW, а потому корветъ вернулся назадъ и сталъ на якорь за островомъ Папенбергомъ, гдѣ простоялъ двое съ половиною сутокъ и 1 января 1866 г. утромъ вышелъ въ море.

Пользуясь при благопріятныхъ обстоятельствахъ парами, корветъ прибылъ въ Хакодате 5 января.

Здѣсь корветъ простоялъ 5 дней, а 11-го вышелъ въ море, для доставленіе нашего консула въ Юкагаму, куда корветъ прибылъ 15 января.

6 февраля корветъ отправился съ консуломъ обратно въ Хакодате и пользуясь то парами, то парусами, прибылъ на Хакодатскій рейдъ 9 февраля.

Принявъ здѣсь уголь, корветъ отправился въ Нагасаки. По выходѣ изъ Сангарскаго пролива, онъ былъ встрѣченъ W вѣтромъ, при 4° мороза; пары были прекращены только черезъ двое сутокъ, когда находились въ широтѣ 38½° N. За тѣмъ, имѣя преимущественно сѣверные вѣтра, дошли подъ парусами до Корейскаго пролива, гдѣ развели пары и корветъ сталъ на якорь въ Нагасаки 18 февраля.

Здѣсь выгрузили всѣ трюмы, осмотрѣли и вскрыли ихъ, также выгрузили и крюйтъ-камеру, которая оказалась сухою. Сшитъ новый марсель и исправлены другіе паруса.

15 мая корветъ вышелъ изъ Нагасаки, для слѣдованія въ Петропавловскъ, съ тѣмъ, чтобы на пути зайти въ Владивостокъ, для пополненія кораблестроительныхъ запасовъ и въ Хакодате—за углемъ.

Для прохода группы острововъ, лежащихъ къ сѣверу, корветъ шелъ подъ парами, а потомъ не прекращалъ паровъ по случаю штиля. 16 мая вступили подъ паруса. 18-го числа корветъ прошелъ въ 15 миляхъ отъ сомнительнаго острова Тако-Сима, котораго, не смотря на ясную погоду, не видали.

21 мая корветъ сталъ на якорь у поста Владивостокъ, гдѣ сдѣланъ запасъ кораблестроительныхъ матеріаловъ; 22 мая отпра-

вился въ Хакодате, куда и прибылъ 25 мая, имѣя все время тихіе вѣтра.

Корветъ отправился изъ Хакодате 28 мая и черезъ 15 дней прибылъ въ Петропавловскъ. Въ продолженіе этого времени стояли преимущественно тихіе вѣтра и три дня мертвый штиль, когда корветъ за сутки имѣлъ 12 миль плаванія, и только въ теченіи $^1/_2$ сутокъ дулъ ровный S, который довелъ корветъ до Петропавловской гавани. На этомъ переходѣ ни разу не приходилось ни убирать брамселей, ни брать рифовъ; но за то все время было холодно, при туманѣ или дождѣ, такъ что термометръ показывалъ обыкновенно $+3°$, а иногда только $+1^3/_4°$, не смотря на іюль мѣсяцъ.

По выходѣ изъ Хакодате, корветъ находился въ Японскомъ теченіи съ темнолазуревою, прозрачною водою; пройдя островъ Ессо вышли изъ этого теченія, что̀ можно было видѣть по цвѣту воды, ставшему болѣе зеленоватымъ. Въ широтѣ 46° N и долготѣ 157° O, вода опять приняла темнолазуревый цвѣтъ.

Черезъ 8 дней, по прибытіи корвета «Варягъ» въ Петропавловскъ, пришло первое судно Западнаго Соединеннаго Телеграфнаго Общества, съ грузомъ угля.

13 іюля пришелъ изъ С.-Франциско пароходъ «Wright» съ главнымъ производителемъ работъ Телеграфной К°. При свиданіи съ полковникомъ Боклеемъ было рѣшено, отправиться корвету въ Ижигу для отвоза депешъ г-ну Абаза и доставленія его въ Охотскъ, Аянъ и Николаевскъ.

25 іюля, корветъ вышелъ изъ Петропавловской гавани подъ парами, а 26-го числа прошли 4 Курильскимъ проливомъ во время тумана. Войдя въ Охотское море, вступили подъ паруса и направились къ сѣверу, имѣя все время туманъ, тихіе вѣтра и часто штиль. 3 августа корветъ бросилъ якорь въ 13 миляхъ отъ устья р. Ижиги, откуда и перевозилъ телеграфный грузъ на берегъ. Лѣсу вовсе нѣтъ въ Ижигѣ, а наливаться водою трудно, для большаго судна, по отдаленности берега.

7 августа корветъ снялся изъ Ижигинской губы, имѣя легкій противный вѣтеръ, и шелъ подъ парами двое сутокъ; затѣмъ прекратилъ пары и штилѣвалъ 4 сутокъ. Получивъ далѣе ровный NO, корветъ подвинулся на 180 миль. 14 августа вѣтеръ стихъ,

тогда снова развели пары; но не дойдя до Охотска миль 30-ти, за темнотою—стали на якорь подъ берегомъ, а 15-го перешли на Охотскій рейдъ.

По прибытіи «Варяга» въ Охотскъ, пользуясь тихой погодой, къ вечеру свезли весь грузъ, а лейтенантъ Старицкій сдѣлалъ наблюденія, какъ астрономическія, такъ и магнитныя. Того же числа корветъ снялся съ якоря и при штилѣ шелъ подъ парами 90 миль; за тѣмъ вступилъ подъ паруса. Имѣя тихіе попутные вѣтра и брамсельные противные, подвигались тихо впередъ; но 28 августа, у мыса Терпѣнія получили ровный OSO, пользуясь которымъ прошли Лаперузовъ проливъ, а также болѣе двухъ-третей пути въ Татарскомъ проливѣ. Въ 107 миляхъ отъ де-Кастри вступили подъ пары, при тихомъ противномъ вѣтрѣ. 30 августа стали на якорь въ де-Кастри.

Стоя на якорѣ въ де-Кастри, 5 сентября корветъ выдержалъ штормъ, во время котораго его дрейфовало съ двухъ якорей, такъ что принуждены были поднять пары.

Придя 11 сентября въ Дуэ за углемъ, корвету пришлось, по свѣжести вѣтра, простоять тамъ три дня. По принятіи угля, корветъ ушелъ изъ Дуэ 14 сентября. Пройдя подъ парами, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, 30 часовъ, вступили подъ паруса, направясь въ Хакодате, гдѣ стали на якорь 20 сентября.

Простоявъ въ Хакодате двое сутокъ, 22-го снялись съ якоря и получивъ, при выходѣ изъ Сангарскаго пролива, попутный вѣтеръ, пользовались имъ почти половину пути до Владивостока; за тѣмъ корветъ пошелъ подъ парами; но не надолго, потому что задулъ свѣжій W, продолжавшійся $1^1/_2$ сутокъ, при которомъ держались подъ парусами, имѣя марсели въ 3 рифа; далѣе опять, пошли подъ парами и пришли въ Владивостокъ 26 сентября, гдѣ сдавъ телеграфный грузъ, 29-го корветъ вышелъ изъ Владивостока. Отойдя подъ парами 60 миль, вступили при тихомъ вѣтрѣ подъ паруса. Затѣмъ, имѣя въ продолженіе трехъ съ половиною сутокъ легкіе южные вѣтра, пришлось выдержать двухъ-суточный штормъ, начавшійся отъ SW, а передъ концемъ переше дшій къ NW. Потомъ имѣли легкіе попутные вѣтра и наконецъ заштилѣли въ 200 миляхъ отъ Нагасаки. Тотда корветъ пошелъ подъ парами и сталъ на якорь на Нагасакскомъ рейдѣ

8 октября. Здѣсь застали корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Изумрудъ».

Въ Нагасаки корветъ приготовился къ обратному плаванію въ Россію и 5 ноября 1866 г. отправился въ Балтику.

26.

Клиперъ „Изумрудъ“.

По прибытіи 26 марта 1866 г. клипера въ Шанхай, онъ поступилъ въ распоряженіе начальника эскадры.

Утромъ 13 апрѣля клиперъ снялся съ якоря, для слѣдованія въ Гонъ-Конгъ, за начальникомъ эскадры. Въ это время вѣтеръ дулъ очень свѣжій отъ StO; ночью же задулъ NW. Миновавъ утромъ на слѣдующій день Чусанскій архипелагъ, клиперъ прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса. 15 апрѣля вѣтеръ стихъ почему не убирая парусовъ, пошли подъ парами. Съ полудни вѣтеръ началъ свѣжѣть и къ вечеру установился отъ NOtN, а къ утру 16-го сталъ стихать.

17 апрѣля развели пары, находясь отъ Гонъ-Конга въ 35 миляхъ, и въ тотъ же день бросили якорь на рейдѣ.

21 апрѣля клиперъ, подъ флагомъ контръ-адмирала Керна вышелъ изъ Гонъ-Конга; 26 апрѣля сталъ на якорь въ устьи рѣки Вусунга, въ 13-ти миляхъ отъ Шанхая. Здѣсь начальникъ эскадры перенесъ свой флагъ на корветъ «Аскольдъ».

Переходъ этотъ сдѣланъ по большей части подъ парами, по причинѣ штиля и тумана. 23 апрѣля установился ровный брамсельный вѣтеръ отъ NO, который вскорѣ засвѣжѣлъ. При этомъ вѣтрѣ клиперъ лавировалъ весьма успѣшно.

1 мая клиперъ «Изумрудъ», вмѣстѣ съ корветомъ «Аскольдъ», на которомъ имѣлъ свой флагъ контръ-адмиралъ Кернъ, снялся съ якоря изъ Вусунга, для слѣдованія въ Нагасаки. До вечера 9 числа шли подъ парами, при штилѣ. 3 и 4-го числа шли подъ парусами по курсу; при чемъ клиперъ отставалъ отъ корвета, тогда какъ подъ парами обгонялъ его. 5 мая развели пары

въ 10-ти миляхъ отъ Нагасаки, и въ тотъ же день бросили якорь на Нагасакскомъ рейдѣ.

19 мая клиперъ «Изумрудъ» былъ отправленъ въ Императорскую гавань, для вырубки двухъ стенегъ въ запасъ и для обученія команды стрѣльбѣ въ цѣль. За тѣмъ ему предписано было идти въ де-Кастри, куда прибыть не позже 20 іюня, для перевозки войскъ на о-въ Сахалинъ.

28 мая клиперъ прибылъ въ Хакодате, а 31 числа продолжалъ плаваніе въ южныя гавани. 4 іюня прибылъ въ Новгородскую гавань, откуда 8-го отправился въ Владивостокъ за дровами. На этомъ послѣднемъ переходѣ, при входѣ въ гавань Золотой Рогъ, клиперъ сталъ на мель, на глубинѣ 11 ф.; по картамъ же глубина этого мѣста 8 саженъ. По сгруженіи съ клипера тяжестей, онъ сошелъ съ мели, безъ всякихъ поврежденій.

12 іюня клиперъ подошелъ къ мысу Фиргову и взявъ тамъ плотъ бревенъ, пошелъ обратно въ Новгородскую гавань, куда прибылъ 13 числа. 14-го прибылъ въ гавань съ адмираломъ корветъ «Аскольдъ», который 15-го ушелъ въ Владивостокъ, а клиперъ пошелъ въ де-Кастри, куда и прибылъ 20 числа. 23-го «Изумрудъ» ходилъ въ Дуэ за углемъ и возвратился въ де-Кастри 28-го числа.

14 іюля клиперъ принялъ 67 чел. солдатъ и 15-го вышелъ въ Кусунай, куда и прибылъ 16-го, а 18-го возвратился въ де-Кастри. Выйдя отсюда 22 іюля, 26 числа прибылъ въ Владивостокъ. Отсюда 2 августа перешелъ въ гавань Посьета, а 13-го прибылъ въ Хакодате.

16 августа клиперъ отправился въ Нагасаки, куда и прибылъ 24-го числа.

Простоявъ здѣсь до 27 ноября, клиперъ отправился въ Шанхай и 30-го прибылъ на Вусунгскій рейдъ, вмѣстѣ съ корветомъ «Аскольдъ», чтобы приготовиться къ обратному плаванію въ Кронштадтъ.

27.

Корветъ „Аскольдъ“.

По прибытіи 28 марта 1866 г. въ Вусунгъ, корветъ поступилъ въ распоряженіе начальника эскадры.

1 марта корветъ «Аскольдъ» и клиперъ «Изумрудъ», по распоряженію начальника эскадры, имѣвшаго свой флагъ на корветѣ, вышли изъ Вусунга, для слѣдованія въ Нагасаки. До 9-ти часовъ вечера шли при штилѣ, подъ парами; затѣмъ поставили паруса и шли по курсу. 5-го мая развели пары въ 10-ти миляхъ отъ входа въ Нагасаки и въ тотъ же день стали на якорь.

24 мая корветъ «Аскольдъ» вышелъ изъ Нагасаки, подъ парами, при штилѣ. Пройдя о-въ Готто, при тихомъ NW, вступили подъ паруса, подъ которыми держались до 2 іюня, имѣя все время штили и тихіе вѣтра отъ SO и O. 2 іюня подошли къ Сангарскому проливу и войдя въ проливъ, развели пары. Вѣтеръ сильно засвѣжѣлъ и сдѣлался противный. Въ часъ пополудни стали на якоръ на Хакодатскомъ рейдѣ.

11 іюня корветъ изъ бухты Хакодате отправился въ бухту Посьета, а оттуда въ Владивостокъ и Николаевскъ, обойдя на пути всѣ наши порты и поселенія: бухты Св. Ольги, Стрѣлокъ, Св. Владиміра, Императорскую гавань и Дуэ.

Выйдя изъ Хакодате подъ парами, черезъ часъ вступили подъ паруса. 11-го и 12-го имѣли свѣжій вѣтеръ отъ N и суточное плаваніе по 200 миль. 14 іюня, при штилѣ, вошли подъ парами въ заливъ Посьета, гдѣ нашли клиперъ «Изумрудъ», посланный изъ Нагасаки въ распоряженіе командира Сибирской флотиліи.

15 іюня корветъ перешелъ въ Владивостокъ, гдѣ простоялъ двѣ недѣли, которыя провели въ обученіи команды стрѣльбѣ.

29 іюня корветъ перешелъ въ бухту Св. Ольги, гдѣ вошелъ въ Тихую Пристань. 6 іюля вышли изъ Тихой Пристани подъ парами. 9 іюля подошли къ Императорской гавани; но, за густымъ туманомъ, не могли войти и держались у входа подъ триселями, а въ 2 часа спустились въ Дуэ. 10 іюля прибыли въ Дуэ, при штилѣ. Въ 9 часовъ вечера вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ SSW, почему и прекратили погрузку угля. 11 іюля пошли въ де-Кастри и въ тотъ же день бросили якорь въ этомъ заливѣ, гдѣ встрѣтились съ клипером «Изумрудъ».

21 іюля клиперъ опять отдѣлился отъ корвета; онъ получилъ предписаніе доставить изъ Владивостока въ Хакодате нашего консула и за тѣмъ идти въ Нагасаки, гдѣ и ожидать корвета «Аскольдъ».

Гос. Историч. Научн. Б-ка
НКП РСФСР
№
193 г.

22 іюля корветъ вышелъ изъ де-Кастри, а 23-го утромъ опять пришелъ въ Дуэ, гдѣ допринявъ уголь, снялся съ якоря. До 28-го корветъ шелъ подъ парусами, при тихихъ SO вѣтрахъ, а 28-го развелъ пары и вступилъ въ Сангарскій проливъ, гдѣ встрѣтилъ свѣжій противный вѣтеръ, и 29 іюля сталъ на якорь на Хакодатскомъ рейдѣ.

3 августа корветъ вышелъ изъ Хакодате подъ парами, при тихомъ противномъ вѣтрѣ; того же числа вечеромъ вышли изъ Сангарскаго пролива въ Тихій океанъ, прекративъ пары. 8-го подошли ко входу въ бухту Іеддо, но за темнотою остановили машину и держались подъ триселями до 4 часовъ утра 9-го, за тѣмъ дали ходъ машинѣ и вечеромъ бросили якорь на Юкагамскомъ рейдѣ.

23 августа корветъ, при тихомъ NO вѣтрѣ, вышелъ изъ Іеддо. До 25 августа шелъ подъ парусами, а 25-го, у мыса Siwo-Misaki, развели пары, при штилѣ. Въ полдень стали на якорь въ Осакскомъ заливѣ.

26 августа снялись съ якоря подъ парами, вечеромъ стали на якорь въ бухтѣ Va-Sima. 27-го снялись съ якоря, въ полдень вступили въ Симоносекскій проливъ и затѣмъ—въ Японское море, гдѣ тотчасъ вступили подъ паруса. 28-го корветъ сталъ на якорь на Нагасакскомъ рейдѣ, гдѣ нашелъ клиперъ «Изумрудъ», пришедшій изъ Хакодате.

Здѣсь корветъ приступилъ къ разнымъ работамъ по корпусу и вооруженію судна.

25 ноября начальникъ эскадры получилъ телеграмму объ обратномъ слѣдованіи съ эскадрою въ Кронштадтъ. На основаніи этого распоряженія, 27 ноября 1866 года, контръ-адмиралъ Кернъ, на корветѣ «Аскольдъ», вмѣстѣ съ клиперомъ «Изумрудъ» отправился въ Шанхай, для заготовленія провизіи, куда и прибылъ 30 ноября.

Окончивъ заготовленіе провизіи, 4 декабря корветъ ушелъ въ Батавію.